

I Lettori che desiderano informarsi sui libri e le riviste da noi pubblicati possono consultare il nostro sito Internet: “www.francoangeli.it” o scrivere, inviando il loro indirizzo, a: “FrancoAngeli, viale Monza 106, 20127 Milano”.

FEDERAZIONE DEL MARE

CENSIS

Centro Studi Investimenti Sociali

**II RAPPORTO
SULL'ECONOMIA DEL MARE
2002**

L'IMPATTO ECONOMICO
ED OCCUPAZIONALE
DEL *CLUSTER* MARITTIMO ITALIANO

FRANCOANGELI

La ricerca è stata realizzata da un gruppo di lavoro della Fondazione Censis - Centro Studi Investimenti Sociali - diretto dal Dott. Francesco Benevolo, responsabile del Settore Sviluppo locale e Processi economici, e composto dalla Dott.ssa Martina Mosco, dal Dott. Giacomo Zappa, dalla Dott.ssa Monica Altieri e da Gabriella Galanti, con la collaborazione del Prof. Giorgio Alleva, ordinario di Statistica alla facoltà di Economia e Commercio dell'Università La Sapienza di Roma.

FEDERAZIONE DEL MARE

Presidente: Cav. Lav. Dott. Corrado Antonini

Segretario Generale: Avv. Giuseppe Perasso

Vice Segretario Generale: Dott. Carlo Lombardi

Consiglieri

Past President Cav. Lav. Antonio D'Amico

Avv. Francesco Berlingieri, Presidente Associazione Italiana
Diritto Marittimo

Dott. Luigi Ievoli, Consigliere Assologistica

Dott. Luciano Valbonesi, Consigliere Assologistica

Ing. Pier Francesco Guarguaglini, Vice Presidente Assonave

Dott. Giovanni Morace, Vice Presidente Assonave

Sen. Francesco Nerli, Presidente Assoport

Dott. Tommaso Affinita, Vice Presidente Assoport

Dott. Lucio Zagari, Presidente Assorimorchiatori

Dott. Giovanni Montanari, Presidente Confitarma

Dott. Paolo Clerici, Past President Confitarma

Dott. Giuseppe Ravera, Presidente Fedarlinea

Cav. Lav. Franco Pecorini, Consigliere Fedarlinea

Sig. Nicola Lisma, Consigliere Federpesca

Dott. Emanuele Sciacovelli, Vice Presidente Federpesca

Dott. Gian Maria Fara, Presidente Ipsema

Dott. Vittorio Lautizi, Vice Presidente Ipsema

Dott. Gaspare Ciliberti, Presidente Rina

Dott. Claudio Campana, Vice Presidente Rina

Avv. Umberto Masucci, Presidente Short Sea Shipping

Dott. Paolo Vitelli, Presidente Ucina

Dott. Anton Francesco Albertoni, Vice Presidente Ucina

Associazioni aderenti

Associazione Italiana
di Diritto Marittimo
Assologistica

Assonave

Assoport

Assorimorchiatori
Confitarma

Fedarlinea

Federpesca

Iipsema

Rina

Short Sea Shipping
Ucina

Sede: c/o Confitarma - P.zza SS. Apostoli, 66 - 00187 ROMA Tel. 06/674811 Fax 06/6781670

Copyright © 2002 by FrancoAngeli s.r.l., Milano, Italy

| Edizione | | | | | | | Anno | | | | | | | | | | |
|----------|----|----|----|----|----|----|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 1° | 2° | 3° | 4° | 5° | 6° | 7° | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 |

È vietata la riproduzione, anche parziale o ad uso interno o didattico, con qualsiasi mezzo effettuata, compresa la fotocopia, non autorizzata. Per la legge la fotocopia è lecita solo per uso personale *purché non danneggi l'autore*. Ogni fotocopia che eviti l'acquisto di un libro è illecita ed è punita con una sanzione penale (art. 171 legge 22.4.1941, n. 633). Chi fotocopie un libro, chi mette a disposizione i mezzi per fotocopiare, chi comunque favorisce questa pratica commette un furto e opera ai danni della cultura.
Stampa: Delta Grafica s.r.l., Città di Castello (PG).

INDICE

| | |
|---|--------|
| Premessa | pag. 7 |
| di <i>Corrado Antonini</i> | |
| Introduzione | » 9 |
| di <i>Giuseppe Perasso</i> | |
| 1. Considerazioni di sintesi | » 13 |
| 1.1. 2,3% del Pil, 1,5% dell'occupazione nazionale: il comparto marittimo cresce e si riorganizza | » 13 |
| 1.2. Verso un <i>cluster</i> marittimo italiano | » 20 |
| 2. L'analisi economica | » 25 |
| 2.1. I conti economici delle attività marittime per il 2000 | » 25 |
| 2.2. Metodologia e fonti informative utilizzate per le stime | » 70 |
| 3. Le principali dinamiche settoriali | » 99 |
| 3.1. I Trasporti Marittimi | » 99 |
| 3.2. La Cantieristica Mercantile | » 161 |
| 3.3. La Nautica da Diporto | » 168 |
| 3.4. La Pesca | » 181 |
| 3.5. La Marina Militare | » 200 |
| 4. Uno sguardo allo scenario europeo: la diffusione delle esperienze di <i>cluster</i> marittimo | » 205 |
| 4.1. L'Europa marittima dei <i>cluster</i> | » 205 |
| 4.2. Un esempio di eccellenza: il <i>cluster</i> marittimo olandese | » 210 |
| 4.3. Un riferimento tradizionale: il Regno Unito | » 224 |

PREMESSA

È questo il secondo Rapporto sull'economia del mare messo a punto dalla Federazione del Sistema Marittimo Italiano. Esso segue il primo analogo Rapporto realizzato nel 1996 e dimostra l'intendimento della Federazione di assicurare una continuità sia nell'analisi delle grandezze economiche e sociali coinvolte nelle attività marittime, sia nell'intento di dare all'economia del mare una sua identità unitaria, come tale più facilmente percepibile dall'opinione pubblica e dal mondo politico ed economico.

Il Rapporto prende in esame non solo le attività industriali, legate alla navigazione, alla cantieristica, alla portualità, alla pesca e al diporto nautico, ma include anche istituzioni, come la Marina Militare, le Capitanerie di Porto e le Autorità portuali, che costituiscono una parte di rilievo del mondo marittimo e ne influenzano sviluppo ed economia. In tal senso, del resto, si sono orientate le più fortunate esperienze estere, che hanno incluso queste importanti realtà nei loro *cluster* marittimi.

I dati che emergono dal nuovo Rapporto confermano la grande rilevanza dell'impatto delle attività marittime sull'economia italiana, valutato in oltre 22 miliardi di euro di beni e servizi prodotti annualmente, con 356.000 addetti impiegati direttamente o indirettamente e con forti effetti moltiplicativi indotti a monte e a valle. Significativo è che il ruolo dell'economia marittima risulti in crescita: ciò conferma che si tratta di una risorsa preziosa per lo sviluppo del Paese.

Del resto proprio in Italia il Sistema Marittimo svolge un compito nevralgico, considerata la forte interdipendenza della nostra economia con i mercati esteri, l'articolazione costiera ed insulare del territorio, la rilevanza civile ed economica delle città di mare.

Lo scopo della Federazione del mare è di presentare il quadro complessivo di riferimento del Sistema Marittimo nazionale, in modo che ne siano meglio comprese le esigenze e possano essere quindi formulate politiche adeguate, sia per il complesso delle attività sia per le singole componenti. Riteniamo che questo Rapporto costituisca un nuovo significativo passo in tale direzione.

Corrado Antonini

INTRODUZIONE

Sono passati ormai alcuni anni da quando, nel maggio del 1994, fu costituita la Federazione del Sistema Marittimo Italiano – in breve Federazione del Mare – che riuniva per la prima volta insieme le principali organizzazioni imprenditoriali del settore (Assologistica, Assonave, Confitarma, Fedarlinea, Federagenti, Federpesca, Ucina) con la finalità di rafforzarne, attraverso una rappresentanza unitaria delle molteplici attività di impresa marittima, la comunanza di valori, cultura e interessi espressi, anche nella loro crescente valenza internazionale.

Sono passati anche alcuni anni da quando, nel 1996, la Federazione del Mare e il Censis realizzarono il primo Rapporto sull'economia del mare, allo scopo di mettere in luce, attraverso stime e statistiche, la valenza dell'impatto economico e sociale delle attività di impresa marittima nel più ampio contesto dello sviluppo del Paese.

Da allora, pur nella brevità del lasso di tempo intercorso, numerose cose sono cambiate: nello scenario internazionale, sotto la spinta dei processi di globalizzazione delle società e delle economie, nonché, purtroppo, oggi anche delle violenze belliche e terroristiche; nel quadro nazionale, complici le contaminazioni continue tra dimensione globale e dimensione locale che hanno progressivamente modificato la cultura e l'azione dei soggetti sul territorio, *in primis* delle imprese, andando persino a ridisegnare le geometrie geo-economiche dello sviluppo attraverso nuove logiche sistemiche, transfrontaliere e internazionali; nello scenario della crescita locale, infine, laddove il territorio si è rimesso in giuoco ritrovando tutto il suo potenziale valore aggiunto in una nuova economia dei flussi.

In un simile contesto di torsione e cambiamento progressivo - a volte neanche traumatico – la portata delle trasformazioni ha visto lievitare oltre ogni aspettativa il ruolo svolto dal mare nel sistema-Paese, in tutte le sue componenti: nell'arco di neanche dieci anni l'economia marittima, i suoi

soggetti, i suoi vettori, i suoi territori, i suoi simboli, si sono ritrovati a interpretare da protagonisti un nuovo ruolo nello sviluppo nazionale.

Un ruolo fatto di interconnessioni globali, di presidi commerciali, di ricerca ed innovazione ambientale, di rivisitazione dei processi produttivi, di rimodulazione degli assetti di consumo e turismo, di verifica del patrimonio di risorse umane disponibile nel Paese. I porti, le città marittime, sono divenuti nodi strategici di una rinnovata rete di impulsi non solo al commercio e alla mobilità, ma allo sviluppo stesso dei territori su cui insistono, che in molti casi travalica gli stessi confini nazionali. Lo sviluppo delle cosiddette Autostrade del Mare e della navigazione a corto raggio - *short sea shipping* - è divenuto orientamento prioritario per rilanciare la competitività italiana nel Mediterraneo e nel mercato globale.

Sono queste, evidentemente, soltanto alcune tematiche della recente storia marittima del Paese, che contribuiscono a rimodulare gli obiettivi che i soggetti marittimi di impresa, e non solo di impresa, devono affrontare nella loro sfida quotidiana di lavoro e crescita.

Oggi, dunque, è apparso opportuno, se non necessario, affacciarsi nuovamente sull'economia marittima, ritessere le fila di una attenzione – sotto il profilo istituzionale troppo spesso intermittente - per verificare e individuare i nuovi possibili traguardi.

Artefice di questo progetto, innanzitutto, una rinnovata Federazione del Mare, arricchita nei soggetti e nei contenuti e con una più incisiva volontà di azione.

Per quanto attiene ai soggetti, alle Associazioni già aderenti (Confitarma e Fedarlinea, Assonave, Federpesca, Ucina, Assologistica) si sono affiancate l'Assoporti, il Registro Italiano Navale, l'Ipsema, l'Assorimorchiatori, lo Short Sea Shipping e l'Associazione di Diritto Marittimo. La Federazione del Mare si avvale anche di un contributo in termini di interesse e partecipazione qualificato e stimolante da parte della Marina Militare e delle Capitanerie di porto.

L'avvenuto allargamento anche a soggetti non strettamente imprenditoriali testimonia l'intenzione di fare della Federazione del Mare l'aggregazione, il "cluster" del mondo marittimo che possa fornire alle Istituzioni, ai soggetti intermedi e all'opinione pubblica, sia europei che italiani, una visione unitaria di tutti gli elementi che ruotano intorno allo *shipping*, interessi economici, valenze occupazionali e, perchè no, cultura marittima, intesa come espressione della realtà ed incidente sulla realtà stessa.

Ci si può domandare se questa sia un'esigenza realmente avvertita o se invece la Federazione del Mare non costituisca una delle tante superfetazioni che producono carta e innovano poco.

Penso che la risposta sia davanti agli occhi di tutti: in questi anni troppo spesso il mondo marittimo si è presentato - e purtroppo si presenta tuttora - ai suoi interlocutori in modo frammentato, diviso, talvolta in contrasto fra le sue componenti.

Troppe volte interessi analoghi sono confluiti in associazioni e confederazioni diverse divenendo settori secondari di soggetti importanti e autorevoli ma sostanzialmente disinteressati alle sorti del comparto marittimo.

I risultati non si sono rivelati entusiasmanti. Sotto il profilo istituzionale non vi è un tassello del mondo marittimo che non sia stato posto in discussione: il Ministero della Marina mercantile soppresso, quello dei Trasporti ampliato alle Infrastrutture con il pericolo di una sua subordinazione alle stesse, la componente previdenziale marittima (Ipsema) a costante rischio di assorbimento, il Registro Italiano Navale in bilico tra tentativi di sostanziale inglobamento e scenari di auspicabili alleanze e integrazioni, la cantieristica alla soglia di importanti processi di privatizzazione, l'armamento costretto ad inseguire un processo di liberalizzazione mai del tutto compiuto, la pesca impegnata in un faticoso processo di trasformazione strutturale, il diporto nautico alla ricerca di un definitivo riconoscimento del suo apporto all'economia del Paese, i porti ed i suoi operatori costantemente occupati ad evitare l'isolamento degli snodi marittimi dalle reti di trasporto italiane ed europee.

Questa situazione – mi spiace dirlo – è imputabile essenzialmente allo stesso mondo marittimo impegnato in ciascuno dei suoi comparti al raggiungimento di obiettivi importanti e talvolta vitali ma generalmente di breve periodo, obiettivi che andrebbero inquadrati in una visione di più ampio respiro, in grado di coinvolgere tutti i soggetti interessati e dunque raggiungibili proprio attraverso un *cluster* marittimo significativo.

La rinnovata impostazione della Federazione del Mare dà un nuovo significato alla rivisitazione delle stime e delle valutazioni statistiche sull'impatto economico ed occupazionale dell'insieme delle attività marittime italiane. A questo proposito si è scelto di compiere un passo avanti rispetto al lavoro compiuto nel Primo Rapporto sull'economia del mare del 1996. Il lavoro condotto nel Secondo Rapporto sull'economia del mare, infatti, è stato basato su elementi statistici di base più aggiornati rispetto all'edizione precedente, e, soprattutto, si è potuto avvalere di un quadro analitico di supporto più ricco di quanto non fosse stato possibile nel passato. Proprio a tal motivo, peraltro, nel presente Rapporto si è scelto di non raffrontare i dati del 1996 con quelli più recenti, quanto piuttosto di usare come base di raffronto l'ultimo dato certo – e dunque non stimato ma calcolato nella

contabilità nazionale – che è quello al 1992, per poter così disporre di una verifica dinamica degli andamenti tendenziali. Ciò nondimeno, ovviamente, è stata salvaguardata la coerenza con tutte le valutazioni quantitative espresse negli anni passati; ma la scelta metodologica di fondo è stata quella di confrontare le stime al 2000 soltanto con i dati certi di riferimento più aggiornati, e dunque con quelli al 1992.

Dal punto di vista dei risultati, le evidenze proposte in questo secondo Rapporto sull'economia del mare appaiono particolarmente eloquenti: nel 2000 le attività marittime nel loro complesso hanno generato quasi 26.300 milioni di euro di produzione – pari a circa il 2,3% del Pil nazionale – fornendo occupazione a oltre 356.000 Unità di lavoro, tra dirette e indirette, pari a circa l'1,5% dell'occupazione totale nazionale.

Ma altrettanto e forse ancor più interessanti sono i dati relativi ai singoli comparti che formano oggetto dei capitoli della ricerca che qui stiamo introducendo. Spero che i dati che forniamo siano, come già avvenuto in passato in occasione del primo Rapporto, ampiamente utilizzati dalle Associazioni aderenti e che contribuiscano a ridare al mondo marittimo il valore e l'importanza che gli competono.

Prima di chiudere questa introduzione non posso non fare un accenno di ringraziamento a quanti, nel mondo associativo e non, hanno collaborato con la Federazione del Mare e con il Censis nella realizzazione di questo Secondo Rapporto sull'economia del mare, fornendo un prezioso contributo con la loro conoscenza ed esperienza di settore.

In primo luogo desidero ringraziare la Confederazione Italiana Armatori, ed in particolare il suo Presidente Giovanni Montanari per l'apporto logistico ed organizzativo fornito alla Federazione, apporto di cui è fulcro il Dott. Carlo Lombardi, Vice Segretario della Federazione stessa. Altrettanto viva è la gratitudine nei confronti dei Direttori delle Associazioni confederate ed in particolare dell'Amm. Renato Sicurezza di Assonave, del Dott. Luigi Perissich di Confitarma, del Dott. Luigi Giannini di Federpesca, del Dott. Luigi Robba di Assoport, dell'Ing. Lorenzo Pollicardo dell'Ucina nonchè del Presidente di Fedarlinea, Dott. Giuseppe Ravera.

Infine è doveroso segnalare che i costi della presente ricerca sono stati sopportati da Confitarma, Fedarlinea, Assonave, Federpesca, Ucina, Assologistica e Federagenti.

Giuseppe Perasso

1. CONSIDERAZIONI DI SINTESI

1.1. 2,3% del Pil, 1,5% dell'occupazione nazionale: il comparto marittimo cresce e si riorganizza

Quasi 26.300 milioni di euro di produzione annua (al netto degli scambi interni tra settori che ammontano a circa ulteriori 3.000 milioni di euro), pari a circa il 2,3% del Prodotto interno lordo complessivo in Italia.

Oltre 356.000 unità di lavoro occupate nel complesso (circa l'1,5% dell'occupazione totale nazionale), di cui 185.830 direttamente nelle attività marittime e le restanti in settori economici attivati a monte (88.985) e a valle (81.260).

Un impatto complessivo sull'economia nazionale pari a 2,154 (per ogni euro di domanda aggiuntiva si attivano nel complesso dell'economia italiana 2,154 euro) e un impatto complessivo sull'occupazione nazionale pari a 1,916 (ogni unità di lavoro aggiuntiva comporta la creazione di ulteriori 0,916 unità di lavoro nell'insieme del Paese).

Con queste coordinate di riferimento il comparto marittimo italiano si presenta alle soglie del nuovo millennio¹. E senza valutare, in simili stime econometriche, la valenza strategica che numerose delle sue componenti settoriali assumono in quanto interpreti:

- di un elevato livello di internazionalizzazione che aumenta la presenza dei commerci italiani nel mondo;
- di un notevole impatto sulla dimensione territoriale locale (in particolare sulle città marittime);

1. Nel comparto marittimo italiano sono stati considerati i seguenti settori: trasporti marittimi, attività ausiliarie dei trasporti marittimi (terminalisti, servizi dei rimorchiatori, ecc.), cantieristica mercantile, nautica da diporto (comprensiva dell'indotto turistico), pesca, Marina Militare, Capitanerie di porto, Autorità portuali, Registro Navale Italiano, Istituto previdenziale marittimo (Ipsema)

- di una modalità di trasporto e comunicazione globale, sempre più attenta e compatibile con lo sviluppo dell’ambiente;
- di una possibilità di fornire sicurezza ai traffici nazionali e internazionali, grazie al presidio delle coste, della navigazione e del retroterra;
- di una spinta all’innovazione tecnologica e di processo;
- di una attenzione continua all’evoluzione e alla formazione delle risorse umane.

L’intero valore del comparto marittimo nazionale discende dalla ricomposizione – ampiamente dettagliata nei paragrafi che seguono – dei singoli valori di produzione e occupazione registrati nei differenti settori considerati, che afferiscono, in particolare, da un lato alle cinque attività marittime industriali prevalenti (disaggregabili in trasporti marittimi, attività ausiliarie ai trasporti marittimi, cantieristica mercantile, nautica da diporto e pesca), dall’altro a tre settori non industriali, quali la Marina Militare, le Capitanerie di porto e le Autorità portuali (tab. 1.1.).

In particolare, come ci si attendeva, le sole attività marittime industriali, incorporando in sé prevalentemente una funzione commerciale, segnalano un

Tab. 1.1 - I numeri dell’economia marittima, 2000 (milioni di euro)

| | Attività marittime industriali (1) | Altre attività marittime (2) | Totale comparto marittimo (3) |
|---------------------------------------|------------------------------------|------------------------------|-------------------------------|
| <i>Risorse e impieghi</i> | | | |
| Pil (al netto delle duplicazioni) | 24.230 | 2.635 | 26.290 |
| Impatto diretto | 0,924 | 1,000 | 0,930 |
| a monte | 1,199 | 0,510 | 1,034 |
| a valle | 0,209 | 0,000 | 0,190 |
| Moltiplicatore | 2,333 | 1,510 | 2,154 |
| <i>Unità di lavoro (Ula)</i> | | | |
| Ula dirette | 144.240 | 41.590 | 185.830 |
| a monte (al netto delle duplicazioni) | 85.040 | 8.680 | 88.985 |
| a valle | 81.260 | 0 | 81.260 |
| totale | 310.540 | 50.270 | 356.075 |
| Impatto diretto | 1,000 | 1,000 | 1,000 |
| a monte | 0,590 | 0,209 | 0,479 |
| a valle | 0,563 | 0,000 | 0,437 |
| Moltiplicatore | 2,153 | 1,209 | 1,916 |

(1) Trasporti marittimi, attività ausiliarie dei trasporti marittimi, cantieristica mercantile, nautica da diporto (comprensiva dell’indotto turistico), pesca

(2) Marina Militare, Capitaneria di porto, Autorità portuali

(3) Il totale non può corrispondere alla somma dei valori di riga a causa di eventuali duplicazioni

Fonte: Censis, 2002

impatto maggiormente incisivo sull'economia e sull'occupazione nazionale (rispettivamente, un moltiplicatore pari a 2,333 e 2,153 per produzione e occupazione). Dal punto di vista dei singoli apporti di settore all'ammontare generale, occorre segnalare la rilevante partecipazione al Pil di tutte le branche industriali considerate: trasporti marittimi (12.600 milioni di euro e un moltiplicatore della produzione pari a 2,709), nautica da diporto - comprensivo dell'indotto del turismo nautico - (5.155 milioni di euro e un impatto pari a 5,019), attività ausiliarie dei trasporti marittimi - Agenti marittimi, Terminalisti, ecc. - con 3.455 milioni di euro, pesca (2.925 milioni di euro) e cantieristica mercantile (2.515 milioni di euro).

Diversa, ma sempre cospicua, la partecipazione settoriale alla determinazione dell'occupazione complessiva, laddove si registra un consistente apporto diretto della pesca (63.300 unità di lavoro dirette²), che comunque manifesta la minore dinamica di impatto occupazionale (un moltiplicatore dell'occupazione pari a 1,404), e un relevantissimo apporto di unità di lavoro indirette da parte del comparto dei trasporti marittimi (60.930 unità di lavoro a monte). Nel complesso, il valore generale delle 310.540 unità di lavoro afferenti alle attività marittime economiche appare generato nella seguente ripartizione (al lordo delle duplicazioni): 88.850 pesca, 82.220 nautica da diporto (comprensiva però delle 61.000 Ula stimate per l'indotto del turismo nautico), 81.510 trasporti marittimi, 44.460 attività ausiliarie dei trasporti marittimi, infine 32.650 cantieristica mercantile.

Le altre attività marittime considerate, per evidenti motivi, pur impattando in misura minore sul bilancio economico nazionale, tuttavia presentano una consistente partecipazione nei valori assoluti di produzione e occupazione, scontando soltanto – come ampiamente atteso – una assenza di impatto *a valle* (Marina Militare, Capitanerie di porto e Autorità portuali non sono per loro natura servizi che si vendono a un cliente) e un limitato impatto a monte (sono settori di gestione, sostanzialmente a compensazione pubblica). Ma nonostante ciò, anche il contributo economico di simili attività marittime non industriali è tutt'altro che irrilevante: oltre 2.600 milioni di euro e 50.270 unità di lavoro, entrambe valori per circa l'85% generati dalla sola Marina Militare Italiana.

2. La stima ufficiale mutuata dai dati di contabilità nazionale delle Ula dirette nel settore della pesca (63.300 unità di lavoro dirette) è comprensiva di una valutazione dell'apporto delle Ula non regolari, quantificato in circa 19.600 Ula. Nel dettaglio le Ula non regolari comprendono le seguenti tipologie di attività lavorative: 1) continuative svolte senza il rispetto della normativa vigente; 2) occasionali svolte da persone che si dichiarano non attive in quanto studenti, casalinghe o pensionati; 3) stranieri non residenti e non regolari; 4) plurime non dichiarate alle istituzioni fiscali.

Peraltro, non appare superfluo sottolineare come, in realtà, la comparazione delle valutazioni economiche, soprattutto, ma anche di quelle occupazionali - segnatamente di impatto dinamico – fra attività marittime industriali e non industriali rappresenti di per sé una certa forzatura nei significati e dunque nella loro lettura finale, dal momento che non appare possibile, se non come mero esercizio contabile, ragionare di “produttività del lavoro”, “valore aggiunto per addetto”, finanche Prodotto interno lordo per aree funzionali come la Marina Militare che, chiaramente, richiedono ben altri parametri strategici per poterne valutare nell’insieme significatività ed efficienza.

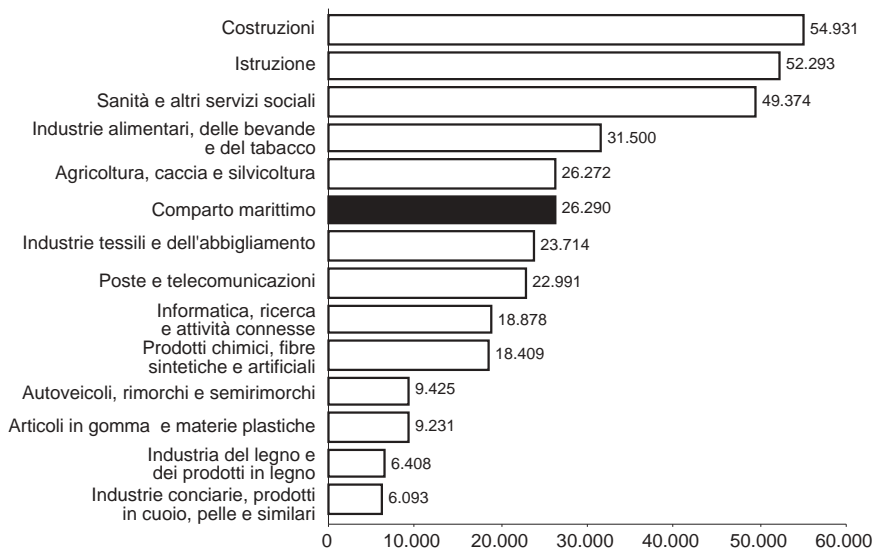
Tuttavia, nonostante questa doverosa avvertenza alla lettura dei valori economici, si è scelto ugualmente di tentare una strada di stima parametrica commensurabile con quella delle attività industriali, per cercare di ricostruire, pur nei limiti fisici e concettuali prefissati, un quadro unitario del comparto marittimo italiano.

Nell’insieme, pertanto, i settori marittimi italiani generano una Produzione complessiva ben superiore a quella di numerosi dei comparti produttivi nazionali tradizionali, quali il tessile-abbigliamento (23.714 milioni di euro), poste e telecomunicazioni (22.991), gli autoveicoli (9.425), l’industria del legno (6.408) (fig. 1.1).

Anche in termini occupazionali, la dimensione del comparto marittimo unitariamente inteso appare significativamente rilevante, superando settori come le poste e telecomunicazioni (260.200 Ula), l’industria del legno (196.300 Ula), e facendo registrare un valore aggiunto per addetto decisamente superiore a comparti quale il tessile-abbigliamento (748.400 Ula) (fig. 1.2).

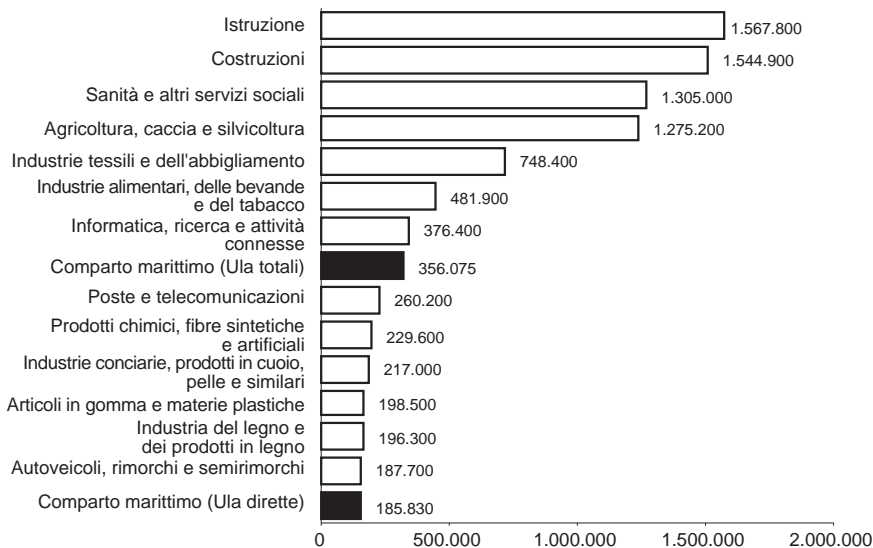
L’estrema significatività dei valori economici del comparto marittimo italiano si può poi anche riscontrare attraverso un raffronto con alcuni analoghi valori relativi a comparti marittimi europei. In dettaglio - pur con l’avvertenza che si tratta di un confronto meramente indicativo della dimensione del fenomeno, dal momento che si tratta di considerare valori frutto di differenti metodologie di stima statistica ed econometrica – una lettura anche impressiva della tabella 1.2 testimonia come il 2,3% del Pil nazionale italiano sia superiore alla media europea (1,6%) e di poco inferiore ai valori di paesi come Olanda (3,7%) o Regno Unito (3,5%), che sulla marineria nazionale poggiano ben altre dimensioni e investimenti produttivi. Anche dal punto di vista occupazionale, l’Italia mostra una incidenza quasi doppia rispetto all’Olanda e praticamente identica al Regno Unito, confermando una quota di circa il 12,4% nell’occupazione marittima diretta europea e praticamente del 15% in quella totale (diretto più indotto a monte e a valle).

Fig. 1.1 - Prodotto interno lordo ai prezzi di mercato: confronto fra il comparto marittimo e alcune branche economiche, 2000 (milioni di euro)



Fonte: Censis, 2002

Fig. 1.2 - Unità di lavoro: confronto fra il comparto marittimo e alcune branche economiche, 2000



Fonte: Censis, 2002

Tab. 1.2. - Un confronto tra alcuni comparti marittimi europei (*)

| | Impatto economico (% su Pil totale) | Impatto occupazionale (v.a. occupati) | |
|----------------------|--|---------------------------------------|-------------|
| | | Diretto | Complessivo |
| Italia | 2,3 | 185.830 | 356.075 |
| Europa 15 + Norvegia | 1,6 | 1.500.000 | 2.400.000 |
| Olanda | 3,7 | 137.000 | 193.000 |
| Regno Unito | 3,5 | 250.000 | 423.000 |

(*) Il confronto dei dati è stato effettuato a puro titolo indicativo, dal momento che sono stati confrontati aggregati non omogenei nella loro determinazione ed elaborazione

Fonte: elaborazione Censis su fonti varie, 2002

Dal punto di vista della dinamica di crescita nel tempo delle attività marittime, l'aver elaborato le stime a partire dalla tavola *input/output* dell'economia nazionale al 1992, consente un agevole e scientificamente supportato confronto – limitatamente alle cinque branche considerate per le attività marittime industriali – tra i valori di produzione e occupazione al 1992 e quelli stimati al 2000 (anche qui con l'avvertenza che, sul versante metodologico, occorre comunque tenere conto di valutazioni non assolutamente sovrapponibili, a motivo di elaborazioni parzialmente differenti dei dati disponibili).

Interpretando i dati statistici dal punto di vista dell'evoluzione temporale (tab. 1.3), emerge con chiarezza la portata di alcuni processi strutturali che, parallelamente alle tante inevitabili oscillazioni congiunturali, hanno comunque lavorato nell'arco degli ultimi otto-dieci anni all'interno del settore marittimo italiano:

- una dinamica di crescita costante dei valori produttivi, ovvero una espansione della capacità di creare ricchezza delle attività marittime industriali, che traspare, ad esempio, dalla constatazione di una crescita in valuta corrente del 43,2% del Pil nel periodo considerato;
- un costante incremento della rilevanza internazionale del settore, come ben testimoniato dalla variazione del 108,7% del valore delle esportazioni (largamente attribuibile al settore dei trasporti marittimi);
- un aumento dell'efficienza dei processi produttivi all'interno delle branche marittime industriali, che appaiono sempre più integrate tra di loro. In questo senso, la considerazione di una crescita del 63,5% delle “duplicazioni” economiche e produttive tra le branche marittime conferma tale valutazione: le duplicazioni, infatti, rappresentano la dimensione degli scambi di produzione e lavoro che avvengono tra le singole branche

Tab. 1.3 - Confronto fra le principali caratteristiche delle attività marittime industriali (*), 1992 e 2000 (valori in milioni di euro **)

| | 1992 | 2000 | Var. % 1992-2000 |
|---------------------------------------|---------|---------|------------------|
| <i>Risorse e impieghi</i> | | | |
| Pil (al netto delle duplicazioni) | 16.925 | 24.230 | 43,2 |
| duplicazioni | 1.480 | 2.420 | 63,5 |
| Esportazioni | 6.700 | 13.985 | 108,7 |
| Impatto | | | |
| diretto | 0,926 | 0,924 | |
| a monte | 1,248 | 1,199 | |
| a valle | 0,291 | 0,209 | |
| Moltiplicatore | 2,465 | 2,333 | |
| <i>Unità di lavoro (Ula)</i> | | | |
| Ula | | | |
| dirette | 167.420 | 144.240 | -13,8 |
| a monte (al netto delle duplicazioni) | 80.580 | 85.040 | 5,5 |
| a valle | 88.790 | 81.260 | -8,5 |
| totali | 336.790 | 310.540 | -7,8 |
| Impatto | | | |
| diretto | 1,000 | 1,000 | |
| a monte | 0,481 | 0,590 | |
| a valle | 0,530 | 0,563 | |
| Moltiplicatore | 2,012 | 2,153 | |

(*) Trasporti marittimi, attività ausiliarie dei trasporti marittimi, cantieristica mercantile, nautica da diporto (comprensiva dell'indotto turistico), pesca

(**) Per consentire il confronto fra il 1992 e il 2000 si è utilizzato l'euro, anche se non ancora in vigore

Fonte: Censis, 2002

marittime, e un loro aumento implica, conseguentemente, un incremento delle interrelazioni che esse hanno. Anche la pur modesta riduzione dei moltiplicatori rafforza tale convinzione, dal momento che, in presenza di una espansione della produzione, ciò sta a significare della maggiore “autoreferenzialità” produttiva delle branche marittime, che evidentemente continuano a legarsi una all'altra per la soddisfazione dei fabbisogni produttivi reciproci;

- una dinamica di riorganizzazione dei processi produttivi che va a interessare anche le risorse umane, per le quali occorre leggere la riduzione in termini assoluti nel periodo sotto esame alla luce di due differenti processi: da un lato la riorganizzazione strutturale, e dunque la crescita del valore aggiunto per addetto, comune a molti dei settori rilevati. Dall'altro, la perdurante crisi strutturale del comparto della pesca che, come visto, ha una significativa incidenza sull'ammontare complessivo dell'occupazione del comparto;

- la rimodulazione delle dinamiche occupazionali in atto, che vede una crescita del moltiplicatore dell’occupazione, seguente a una riduzione meno che proporzionale del fattore occupazionale rispetto alla dinamica evolutiva della produzione. In altri termini, nel comparto marittimo la produzione appare crescere più di quanto non diminuisca l’occupazione, e dunque l’impatto complessivo occupazionale appare in aumento strutturale nel tempo, sia nella componente a monte che in quella a valle.

In conclusione, pertanto, l’immagine complessiva che emerge da tutti i dati e le stime elaborate è quella di un comparto marittimo sempre più rilevante per il Paese, sia in termini produttivi che occupazionali, un comparto in crescita ed espansione costante, ma che dimostra anche una dinamica innovativa e di riorganizzazione dei propri processi produttivi particolarmente accentuata, alla cui flessibilità si accompagna però, purtroppo, una continua e protratta crisi del settore della pesca, i cui inconfutabili valori negativi non lasciano adito a dubbi sulla impellenza di interventi di sostegno strutturale.

1.2. Verso un *cluster* marittimo italiano

Una lettura delle stime statistiche elaborate nella presente ricerca condotta alla luce di una comparazione attenta con quanto accade, sia sotto il versante degli studi che da quello organizzativo-strutturale in altri paesi dell’area europea, solleva numerosi interrogativi che debbono indurre il comparto marittimo italiano a una più approfondita riflessione sulle opportunità aperte all’interno dello scenario internazionale.

Il movimento verso il “ricompattamento” di soggetti e funzioni marittime, infatti, diffusamente in atto in Europa – e particolarmente avanzato in Olanda – è suggerito dalla considerazione che una importanza strategica per i sistemi-Paesi come quella del mondo marittimo richieda una unitarietà di riflessione-rappresentanza tra i differenti singoli comparti, per meglio riuscire a calibrare risposte adeguate alle domande che esprime. I problemi e i processi in giuoco non appaiono risolvibili soltanto in un’ottica sub-settoriale, quanto piuttosto richiedono una univocità di ragionamento ed espressione che soltanto una forma di raggruppamento può offrire.

Questioni rilevanti come quella delle strategie commerciali nazionali ed europee, delle compatibilità ambientali, della difesa del territorio - sempre nazionale ed europea -, della scarsità di manodopera professionale, di

equipaggi per il marittimo, di figure tecniche adeguate, di militari nelle marine militari, o dell'innovazione (gli input tecnologici, gli utilizzi delle reti Internet, la produzione di valore aggiunto avanzata, ecc.), soltanto per citarne alcune, pongono una nuova e più pressante esigenza di mettere insieme i diversi soggetti in campo.

È chiaro, dunque, che anche per quanto riguarda il caso italiano, occorre immaginare un contenitore funzionale che fornisca risposta unitaria ai molteplici stimoli del mercato marittimo italiano e mondiale. E, in questo senso, la Federazione del Mare, raggruppamento fondato ormai da quasi dieci anni tra le principali rappresentanze dell'industria marittima italiana, può divenire un punto di riferimento essenziale in tale processo.

In particolare, alla luce di ciò che si è potuto verificare nello studio esplorativo e dalle analisi condotte, sembrano emergere quattro considerazioni di fondo che riguardano altrettanti elementi portanti per un *cluster* marittimo italiano: le istituzioni, i soggetti, le funzioni, il territorio.

Il primo punto riguarda le istituzioni, o meglio il coinvolgimento delle istituzioni in un progetto credibile di *cluster* marittimo italiano. L'esperienza olandese, in questo senso, parla chiaro; ma anche gli approcci embrionali degli altri paesi europei non sembrano lasciar adito a dubbi: la creazione di un *cluster* marittimo nazionale compatto ed efficiente passa senza questione alcuna per un coinvolgimento e una spinta delle istituzioni di una certa intensità.

Non si tratta, è bene precisarlo - e soprattutto per una certa tradizione tutta italiana - di un problema esclusivamente finanziario; il nodo non sono le finanze, che comunque servono e che comunque l'istituzione dovrebbe pur in minima parte versare, ma di un impulso politico, uno stimolo forte e chiaro verso il rilancio del comparto marittimo nel suo insieme, una volontà reale di promuovere la cultura marittima nel Paese, anche andando oltre enunciati classici o teoremi operativi di ampio respiro. Il progetto riguarda tutti gli italiani, tutto il settore marittimo, tutto il Paese; la scommessa è di tutti e per tutti. Le istituzioni, dunque, non possono non esserci - dietro, non dentro, magari - e non segnalare chiaramente la loro presenza con atti degni di rilievo. Questo è un primo punto di grande consistenza per un progetto di *cluster* marittimo italiano.

Il secondo punto riguarda i soggetti, chi partecipa e viene coinvolto all'interno del *cluster* marittimo stesso. In questo ambito, tra le principali novità riscontrabili nel caso olandese e che interessano la creazione di un *cluster* marittimo in Italia se ne riscontrano due rilevanti: la presenza dei porti (dal momento che costituiscono parte integrante e imprescindibile del

comparto³) e quella della Marina Militare - e dunque per l'Italia anche le Capitanerie di porto - che fornisce numerosi apporti al settore oltre che come committenza anche come ricerca, innovazione, risorse umane, ecc.; occorre precisare che la partecipazione della Marina Militare al *cluster* olandese è totalmente a titolo non oneroso, dal momento che essa partecipa delle attività del raggruppamento esclusivamente con un apporto di tecnologie e risorse. Un *cluster* marittimo italiano, dunque, non avrebbe molto senso se non vedesse la partecipazione piena e diretta anche di queste due importanti componenti del mondo marittimo accanto ai comparti delle attività industriali marittime più tradizionali (trasporti marittimi, attività ausiliarie dei trasporti marittimi, cantieristica mercantile, nautica da diporto, pesca).

Un terzo punto qualificante è quello delle funzioni. In questo ambito il ragionamento non appare particolarmente articolato: lo sguardo all'Europa, infatti, mette in tutta evidenza come per costruire un *cluster* - marittimo o industriale poco importa - sia comunque necessario un grande sforzo e un'intensa volontà di rilancio del settore, un coinvolgimento pieno e un appoggio incondizionato da parte di tutti i componenti, l'avvio di reali funzioni da *cluster* marittimo che, prendendo spunto da terreni più "neutrali" quali la promozione del mondo del mare, possa poi contaminare anche campi meno tradizionali di mediazione come nell'esempio olandese. E, riguardo a ciò, è bene sempre tenere presente il lavoro a "geometria variabile" del raggruppamento marittimo olandese, perché le funzioni per essere realmente efficienti dovranno anche potersi esprimere secondo le geometrie soggettuali e processuali che effettivamente gli appartengono, senza inutili e faticosi percorsi di unanimità che porterebbero certamente discosti da una effettiva funzionalità. Dunque, non basterebbero soltanto la spinta istituzionale e la giusta composizione soggettuale: il terzo ingrediente irrinunciabile è infatti quello della volontà di agire e dare funzionalità comune e condivisa al *cluster*.

Ma ancora non è sufficiente, o almeno completo, il quadro progettuale per un ipotetico *cluster* marittimo italiano, se manca un quarto e ultimo ingrediente che, per un paese come l'Italia, è condizione necessaria e al contempo sufficiente di sviluppo processuale e fenomenologico: il territorio.

In un paese di piccole e medie imprese, localismi, distretti industriali, città, porti, appare forte il richiamo al radicamento territoriale anche di grandi

3. Le attività portuali esercitano un rilevante impatto economico e occupazionale sull'economia diretta ed indotta del territorio su cui insistono, spesso anche al livello regionale e interregionale. Per il porto di Genova, ad esempio, un recente studio del Censis ha consentito di verificare l'entità di tale significativo impatto.

itinerari progettuali di respiro nazionale e internazionale, da dipanare lungo quella risacca continua tra globale e locale che ha richiamato nella fantasia di molti addirittura il termine di “glocale”, quasi a fare sintesi concettuale delle molle relazionali che si trasformano ogni giorno nel Paese.

Anche il *cluster* marittimo, dunque, per poter trarre legittimazione ampia e radicamento locale dovrebbe cercare momenti di sintesi territoriale - o direttamente attraverso l'associazione di singole rappresentanze locali o più indirettamente mediante la semplice istituzione di raggruppamenti o *cluster* territoriali - per immettere sul territorio quei sensori necessari alla sua reale implementazione funzionale nel medio-lungo periodo.

Istituzioni, soggetti, funzioni e territorio, pertanto, possono apparire le quattro gambe del rilancio in chiave nazionale di un percorso di *cluster* marittimo che possa legittimamente aspirare a esiti di successo quali quelli sinora conseguiti dal comparto olandese. Nella speranza che, grazie a un simile raggruppamento settoriale, anche in Italia si possa avere la “Giornata del mare”, programmi televisivi sui comparti marittimi nelle scuole, una convergenza di interessi internazionali o finanziari, e ancora molto altro, tutti processi di integrazione che sarà ben difficile ottenere al di fuori di una siffatta geometria e della cui mancanza risentirebbe certamente l'intero Paese.

Il settore marittimo italiano, è bene ricordarlo, non è infatti solo Autostrade del Mare o *Short Sea*: è innanzitutto una questione da sistema-Paese, di cultura collettiva, di utilizzi collettivi, di condivisione strategica unitaria di una progettualità complessivamente intesa. È promozione, è azione congiunta, è visione comune e unitaria di alcuni processi. Rilanciare il mare, e la sua industria, non è impresa agevole, e soltanto la condivisione di molti riuscirà ad accelerare le diverse fasi di maturazione collettiva e consentirà di raggiungere quegli obiettivi tanto auspicati quanto, a oggi, ancora possibili. E tale condivisione potrà peraltro evitare che si crei un pericoloso scollamento tra società ed economia, tra cultura marittima individuale e attività economiche e sociali legate al mare.

2. L'ANALISI ECONOMICA

2.1. I conti economici delle attività marittime per il 2000

Il “Secondo rapporto sull’economia del mare” ricostruisce i conti economici delle attività marittime. Più nel dettaglio, come era già avvenuto nel primo rapporto, si sono analizzate le attività dell’*industria marittima*, rappresentate dai seguenti cinque settori: *trasporti marittimi*, *attività ausiliarie dei trasporti marittimi*, *cantieristica mercantile*, *nautica da diporto* (comprensiva della stima per l’indotto derivante dal turismo nautico) e *pesca*.

Le tavole 2.1-5 descrivono, distinte per settore, tali attività.

L’*innovazione* di questa seconda edizione sta nell’aver introdotto *altri tre settori* di primaria importanza per il complesso delle attività marittime: *Marina Militare Italiana*, *Capitanerie di porto* e *Autorità portuale*. Poiché quest’ultimi sono settori *sui generis* e diversi da quelli dell’*industria marittima*, i dati riportati vanno interpretati come un primo tentativo per passare da una valutazione relativa esclusivamente all’*industria marittima* a una più ampia che considera il complesso delle attività marittime.

In prima analisi verranno descritte le stime relative all’anno 2000 degli aggregati economici dell’*industria marittima*; successivamente tali valori saranno confrontati con quelli relativi al 1992, anno per il quale si dispone di dati certi di fonte Istat. Questa sezione sarà quindi conclusa con le stime per l’anno 2000 dei principali aggregati economici dei tre nuovi settori introdotti in questo secondo rapporto.

2.1.1. Il ruolo delle attività economiche dell’industria marittima nell’economia nazionale nel 2000

Tutte le stime presentate si riferiscono all’anno 2000. I valori economici riportati sono in euro. In questa sezione verrà descritta l’incidenza del

Tav. 2.1 - Settore dei trasporti marittimi

| Branche ISTAT | Classificazione ATECO | Descrizione classificazione ATECO |
|---------------|-----------------------|--|
| 72 | 61.0 | 61.0 Trasporti marittimi e per vie d'acqua 61.1 Trasporti marittimi e costieri 61.11 Trasporti marittimi Questa classe comprende: - il trasporto oltreoceano di passeggeri e merci 61.12 Trasporti costieri Questa classe comprende: - il trasporto di passeggeri e merci tra porti nazionali o tra porti europei |

Fonte: Censis, 2002

Tav. 2.2 - Settore delle attività ausiliarie dei trasporti marittimi

| Branche ISTAT | Classificazione ATECO | Descrizione classificazione ATECO |
|---------------|-----------------------|--|
| 75 | 63.0 | 63.0 Attività di supporto e ausiliarie dei trasporti; attività delle agenzie di viaggio 63.1 Movimentazione merci e magazzinaggio 63.1 1Movimentazione merci 63.11.2 Movimento merci relativo a trasporti marittimi Questa classe comprende: - il carico e lo scarico delle merci o dei bagagli dei passeggeri, e lo stivaggio delle merci relativo ai trasporti marittimi 63.11.3 Movimento merci relativo a trasporti terrestri 63.12 Magazzinaggio e custodia 63.12.1 Magazzini di custodia e deposito Questa classe comprende: - la gestione di magazzini e depositi per merci di ogni tipo, il magazzinaggio di merci in zone doganali; la gestione di silos 63.12.2 Magazzini frigoriferi per conto terzi Questa classe comprende: - la gestione di magazzini frigoriferi ed altri eventuali esercizi affini, per la conservazione di generi alimentari e non alimentari 63.2 Altre attività connesse ai trasporti 63.21 Altre attività connesse ai trasporti terrestri 63.22 Altre attività connesse ai trasporti per via d'acqua Questa classe comprende: - le attività connesse al trasporto per via d'acqua di passeggeri, animali o merci gestione di porti e banchine gestione di chiuse, ecc. attività di pilotaggio e ancoraggio attività di trasporto su chiatte, operazioni di recupero attività di segnalazione marittima 63.3 Attività delle agenzie di viaggio e degli operatori turistici; attività di assistenza turistica n.c.a. 63.4 Attività delle altre agenzie di trasporto 63.40 Attività delle altre agenzie di trasporto 63.40.1 Spedizionieri e agenzie di operazioni doganali Questa classe comprende: - la spedizione di merci - le attività di mediatore e di spedizioniere doganale |

segue

segue **Tav. 2.2 - Settore delle attività ausiliarie dei trasporti marittimi**

| Branche ISTAT | Classificazione ATECO | Descrizione classificazione ATECO |
|---------------|-----------------------|---|
| | 63.40.2 | Intermediari dei trasporti Questa classe comprende: <ul style="list-style-type: none">- l'organizzazione di trasporti e relativi accordi a nome del caricatore/spedizioniere o del consegnatario- la ricezione e la presa in consegna di merci- la preparazione dei documenti di accompagnamento- il collettame e il frazionamento del carico alla rinfusa- la verifica contabile e informazioni sulle rate di nolo- la mediazione dei trasporti per via terrestre, marittima e aerea- l'imballaggio, il reimpallaggio, la pesatura e la campionatura delle merci, ecc. Questa classe non comprende: <ul style="list-style-type: none">- le attività connesse alla copertura assicurativa delle merci trasportate cfr. 66.03- le attività di imballaggio per conto terzi cfr. 74.82 |

Fonte: Censis, 2002

Tav. 2.3 - Settore della cantieristica mercantile

| Branche ISTAT | Classific. ATECO | Descrizione classificazione ATECO |
|---------------|------------------|---|
| 49 | 35.11 | 35.11 Costruzioni navali e riparazioni di navi 35.11.1 Cantieri navali per costruzioni metalliche Questa classe comprende: <ul style="list-style-type: none">- la costruzione di piattaforme di perforazione galleggianti o som-mergibili- la costruzione di strutture galleggianti: costruzione e fabbricazione di bacini galleggianti, pontoni, cassoni, pontili galleggianti, boe, serbatoi galleggianti, chiatte, barche di alleggio, ecc. 35.11.2 Cantieri navali per costruzioni non metalliche 35.11.3 Cantieri di riparazioni navali Questa classe comprende: <ul style="list-style-type: none">- la manutenzione, riparazione o trasformazione di navi 35.11.4 Cantieri di demolizioni navali Questa classe comprende: <ul style="list-style-type: none">- la demolizione di navi Questa classe non comprende: <ul style="list-style-type: none">- la fabbricazione di eliche per natanti cfr. 28.75- la fabbricazione di motori marini cfr. 29.11- la fabbricazione di strumenti di navigazione cfr. 33.2- la costruzione e riparazione di imbarcazioni da diporto e sportive cfr. 35.12- la fabbricazione di autoveicoli anfibi cfr. 34.1- la fabbricazione di imbarcazioni o canotti pneumatici cfr. 25.13 |

Fonte: Censis, 2002

Tav. 2.4 - Settore della nautica da diporto

| Branche ISTAT | Classificazione ATECO | Descrizione classificazione ATECO |
|---------------|-----------------------|---|
| 49 | 35.12 | 35.12 Costruzione e riparazione di imbarchi da diporto e sportive Questa classe comprende: - la costruzione, manutenzione e riparazione di: imbarcazioni da diporto e sportive a vela; imbarcazioni da diporto e sportive a motore; altre imbarcazioni sportive (canoe, kayaks, skiffs). Questa classe non comprende: - la fabbricazione di motori marini cfr. 29.11 - la fabbricazione di imbarcazioni o canotti pneumatici cfr. 25.13 - la fabbricazione di tavole a vela cfr. 36.4 |

Fonte: Censis, 2002

Tav. 2.5 - Settore della pesca

| Branche ISTAT | Classificazione ATECO | Descrizione classificazione ATECO |
|---------------|-----------------------|--|
| 4 | 05.0 | 05.0 Pesca, piscicoltura e servizi connessi 05.01 Pesca 05.01.1 Esercizio della pesca in acque marine e lagunari Questa classe comprende: - la pesca alturiera, costiera - la raccolta di crostacei e molluschi marini - la caccia ad animali acquatici: tartarughe, ascidie, tunicati - la raccolta di prodotti marini: ostriche periferie, spugne, ricci di mare, coralli e alghe - la cattura di balene 05.02 Piscicoltura 05.02.1 Esercizio di allevamenti di pesci marini e lagunari, di molluschi e di crostacei Questa classe comprende: - la produzione di uova di ostriche, mitili, giovani aragoste, gamberetti e altre larve di crostacei, pesciolini e avannotti - la coltivazione di ulva e altre alghe commestibili - la piscicoltura in acque di mare - l'ostricoltura 05.03 Attività dei servizi connessi alla pesca e alla piscicoltura |

Fonte: Censis, 2002

complesso dell'*industria marittima*, ossia dei seguenti cinque settori: trasporti marittimi, attività ausiliarie dei trasporti marittimi, cantieristica mercantile, nautica da diporto (comprensiva dell'indotto derivante dal turismo nautico) e pesca.

La dimensione produttiva

La stima al 2000 del prodotto interno lordo ai prezzi di mercato per l'industria marittima ammonta a 24.230 milioni di euro a prezzi correnti

(tab.2.1). Tale valore è pari al 2,1% del Pil ai prezzi di mercato (1.165.677 milioni di euro nel 2000).

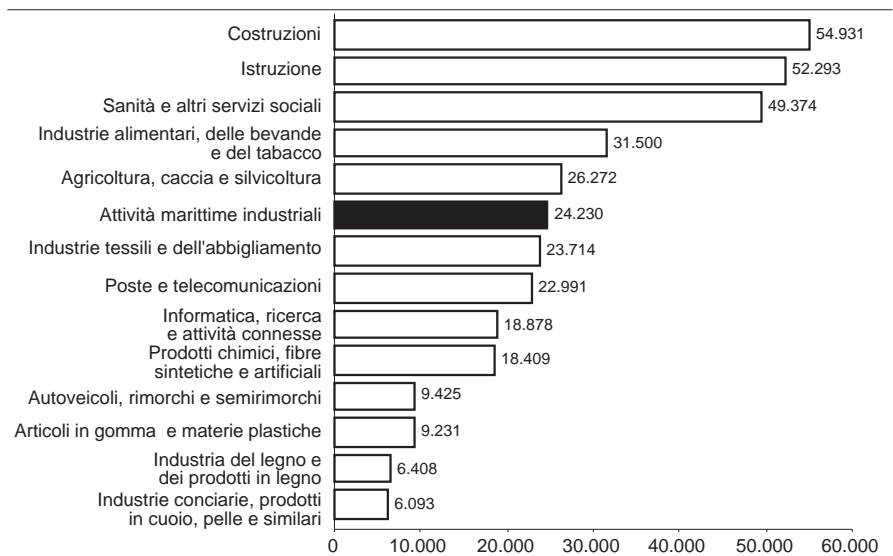
Per avere un'idea più dettagliata dell'entità della dimensione produttiva del comparto marittimo si riporta la fig. 2.1 in cui si confronta il prodotto interno lordo ai prezzi di mercato dell'industria marittima con quello di altri comparti del sistema economico nazionale. Come si può osservare le attività marittime industriali sono comprese fra quelle delle industrie tessili e

Tab. 2.1 - Principali aggregati del conto economico delle risorse e degli impieghi dell'industria marittima, 2000 (milioni di euro a prezzi correnti)

| | | Totale attività economiche marittime |
|-----------------------|---|--------------------------------------|
| <i>Risorse</i> | Prodotto interno lordo ai prezzi di mercato | 24.230 |
| | Importazioni | 1.980 |
| <i>Impieghi</i> | Consumi finali interni | 13.050 |
| | Investimenti fissi lordi | 100 |
| | Variazione delle scorte | -925 |
| | Esportazioni | 13.985 |
| <i>Totale risorse</i> | | 26.210 |

Fonte: Censis, 2002

Fig. 2.1 - Prodotto interno lordo ai prezzi di mercato: confronto fra le attività marittime industriali e alcune branche economiche, 2000 (milioni di euro)



Fonte: elaborazione Censis su dati Istat, Conti economici nazionali 1970-2000

dell'abbigliamento (23.714 milioni di euro) e quelle dell'agricoltura, caccia e silvicoltura (26.272 milioni di euro), due settori di spicco per l'economia italiana. Inoltre il contributo del comparto marittimo alla formazione del Pil è maggiore di quello dell'informatica, ricerca e attività connesse (18.878 milioni di euro), della produzione di autoveicoli, rimorchi e semirimorchi (9.425) e dell'industria del legno e dei prodotti in legno (6.408), comparti di rilievo per il *made in Italy*. Tre invece i settori che forniscono un contributo nettamente superiore alla formazione del Pil nazionale: le costruzioni (54.931 milioni di euro), l'istruzione (52.293) e la sanità (49.374).

Ritornando ad analizzare i principali aggregati del conto economico delle risorse e degli impieghi (tab. 2.1), il lato degli impieghi evidenzia la vocazione all'export dell'industria marittima, con un ammontare delle esportazioni pari a circa 14.000 milioni di euro, che rappresenta il 53,4% delle risorse totali (26.210 milioni di euro). Tale vocazione viene anche confermata dal peso relativo dell'export dell'industria marittima (4,2%) sul totale dei beni e servizi esportati dal nostro Paese (330.562 milioni di euro, nel 2000). Viceversa la dipendenza dall'estero è molto bassa: le importazioni di beni e servizi *da parte dei settori considerati* sono pari a 1.980 milioni di euro, ovvero il 7,6% delle risorse totali ai prezzi di mercato. Il saldo tra le esportazioni e le importazioni (circa 12.000 milioni di euro) è indicativo della bilancia commerciale *esclusivamente* dei cinque settori considerati e non dell'intera economia italiana; questo non può pertanto intendersi come il tradizionale saldo commerciale dei beni servizi in questione.

Il moltiplicatore del reddito prodotto

Al fine di valutare il grado di integrazione a monte delle attività considerate occorre tener conto dei costi intermedi e delle importazioni, mentre per l'integrazione a valle dei margini del commercio e del trasporto.

Nella tabella 2.2 sono riportati gli aggregati del conto economico delle risorse e alcuni rapporti caratteristici e misure di impatto, tipici dell'analisi input-output (per una descrizione dettagliata si rimanda al paragrafo 2.2).

Dai rapporti caratteristici emerge che le attività economiche dell'industria marittima sono caratterizzate da un *elevato grado di integrazione a monte con il resto del sistema economico*. L'acquisto dalle altre branche di beni e servizi necessari al processo produttivo rappresenta infatti quasi il 60% della produzione al costo dei fattori (coefficiente tecnico pari a 0,565) e pertanto, il valore aggiunto al costo dei fattori incide per il restante 40% circa. Tale decomposizione della produzione in valore aggiunto e costi intermedi implica che per ogni euro di valore aggiunto, ovvero per ogni unità di remunera-

zione dei fattori utilizzati all'interno dei processi produttivi dei settori di attività economiche marittime (salari, stipendi, contributi sociali, ecc.), ne occorrono 1,30 per acquistare beni e servizi necessari alla produzione (materie prime, ecc.).

Una seconda osservazione riguarda invece il *basso livello di dipendenza dall'estero nella produzione* dei beni e servizi da parte dell'industria marittima. Come già anticipato infatti, le importazioni rappresentano poco meno dell'8% delle risorse totali ai prezzi di mercato (coefficiente di importazione pari a 0,076).

L'indicatore di impatto diretto sulla produzione (ovvero il complemento a uno del coefficiente di importazione), pari a 0,924 conferma quanto osservato sopra circa lo scarso livello di dipendenza dall'estero. Tale indicatore indica che 100 euro di domanda aggiuntiva che si rivolge alle attività marittime industriali creano un aumento di domanda interna pari a 92,40 euro e di importazioni per i restanti 7,60 euro.

Considerando anche gli effetti a monte di un incremento di 100 euro di domanda aggiuntiva di beni e servizi prodotti dal comparto marittimo, l'indicatore relativo all'impatto totale sulla produzione indica che il sistema

Tab. 2.2 - Conto economico delle risorse, 2000 (milioni di euro a prezzi correnti)

| | Totale attività economiche marittime |
|---|--------------------------------------|
| Produzione al costo dei fattori | 20.190 |
| di cui: Valore aggiunto al costo dei fattori | 8.790 |
| Costi intermedi | 11.400 |
| Importazioni | 1.980 |
| Costi di distribuzione | 4.225 |
| Altro (imposte nette) | -185 |
| Totale risorse | 26.210 |
| <i>Rapporti caratteristici</i> | |
| Costi intermedi/valore aggiunto c.f. | 1,297 |
| Valore aggiunto c.f./produzione c.f. | 0,435 |
| Coefficiente tecnico (costi intermedi/prod. c.f.) | 0,565 |
| Coefficiente di importazione | 0,076 |
| <i>Misure di impatto</i> | |
| Impatto diretto sulla produzione | 0,924 |
| Impatto totale sulla produzione | 2,123 |
| Impatto a valle | 0,209 |
| Moltiplicatore (impatto a monte e a valle) | 2,333 |

Fonte: Censis, 2002

economico marittimo è capace di generare produzione per 212,30 euro. Un valore così alto del “moltiplicatore a monte” evidenzia l’*elevata capacità di generare reddito* che può derivare da un aumento degli investimenti o da un incremento della domanda interna o estera dei beni e servizi prodotti dalle attività marittime industriali.

L’industria marittima è in grado di *creare ricchezza anche nelle fasi successive alla produzione*: per ogni 100 euro prodotti dal comparto marittimo, un altro quinto circa - 20,90 euro - va ad aggiungersi alla formazione del complesso delle risorse, come indicato dall’indicatore dell’impatto a valle (rapporto tra l’ammontare dei margini del commercio e del trasporto e l’ammontare della produzione al costo dei fattori). L’impatto a valle, seppur consistente, risulta inferiore a quello a monte poiché esso tiene conto soltanto dei settori coinvolti nelle fasi di trasformazione, distribuzione e commercializzazione dei beni e servizi.

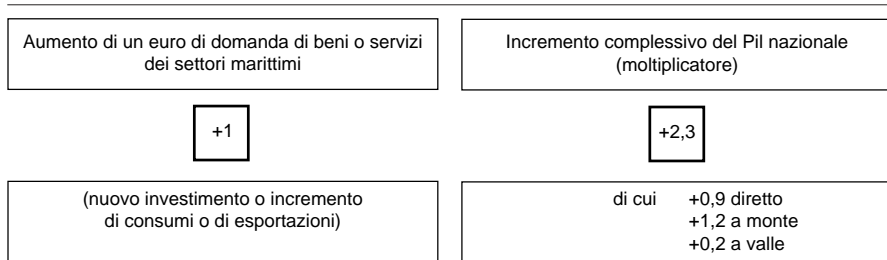
Sono pertanto escluse da questo processo le attività ausiliarie dei trasporti marittimi e le costruzioni mercantili. Il contributo dei trasporti marittimi invece è negativo in quanto si tratta di un settore venditore e non acquirente di servizi a valle. Inoltre, l’impatto a valle è dovuto in misura significativa alla dimensione dell’indotto generato dal comparto della nautica da diporto, rappresentato dai consumi turistici, stimati in 3.520 milioni di euro per l’anno 2000. L’impatto a valle complessivo delle attività marittime industriali, al netto di tale componente, si riduce infatti a 0,035.

Il moltiplicatore è un indicatore che misura l’effetto globale di un aumento di domanda. Per l’industria marittima nel suo complesso esso è pari a 2,333 e sta a indicare che per ogni 100 euro di domanda aggiuntiva che si rivolge ai settori marittimi, l’economia italiana mette in moto complessivamente - a monte e a valle - una produzione di 233,30 euro.

L’industria marittima complessivamente è quindi una preziosa fonte di creazione di ricchezza per il sistema Paese. Ad esempio, investire 1.000 milioni di euro in attività marittime (trasporti marittimi e relativi servizi ausiliari, cantieristica mercantile, nautica da diporto o pesca) significa mettere in moto e conseguire una produzione nazionale di 2.333 milioni di euro. Di questi, 1.200 circa sono indotti nelle produzioni a monte e 200 in quelle a valle (tab. 2.2). Lo stesso impatto economico può essere stimolato da un aumento dei consumi o della domanda estera, ovvero delle esportazioni.

La figura 2.2 infine racchiude sinteticamente quanto sopra ampiamente descritto, ovvero l’effetto sul Pil nazionale - distinto in diretto a monte e a valle - di un aumento di un euro di domanda di beni e servizi dei settori marittimi.

Fig. 2.2 - Il moltiplicatore della produzione per l'industria marittima, 2000



Fonte: Censis, 2002

La dimensione occupazionale

Il secondo obiettivo di questa parte della ricerca consiste nello stimare e valutare la dimensione occupazionale dell'industria marittima. La forza lavoro del comparto viene misurata in unità di lavoro (Ula), un'unità di misura statistica che trasforma l'insieme delle posizioni lavorative in unità di lavoro omogenee in termini di monte ore annuo. Come per i conti economici la stima è al 2000 e le produttività sono misurate in euro.

Le unità di lavoro sono state distinte in Ula direttamente utilizzate nella produzione dei beni e servizi dei settori marittimi, Ula attivate a monte e Ula attivate a valle dei processi produttivi di tali settori. Questa suddivisione permette di valutare in termini occupazionali il grado di integrazione dell'economia marittima rispetto all'intera economia nazionale.

Associando la produttività del lavoro ai costi intermedi si sono stimate le Ula a monte, mentre associandola ai margini del commercio e del trasporto si sono ottenute quelle a valle. Per una descrizione dettagliata del modo in cui tali stime sono state effettuate si rimanda al paragrafo 2.2.

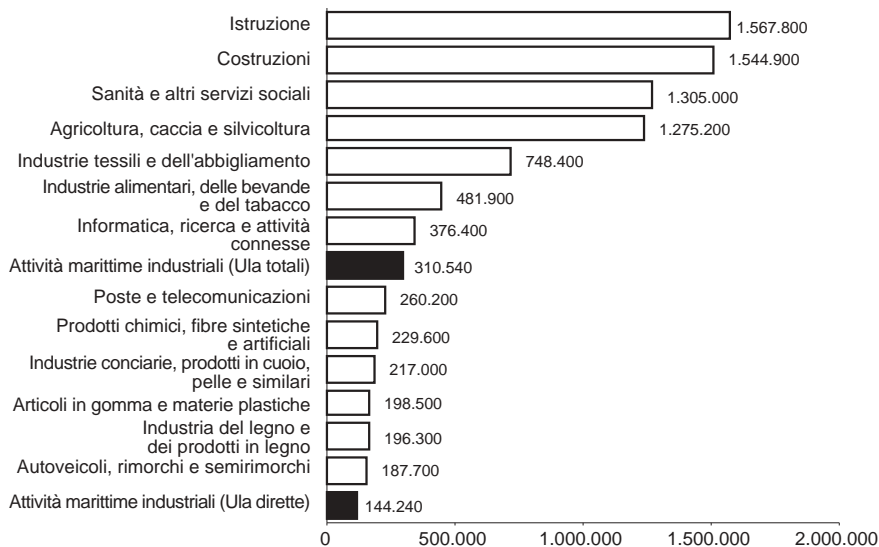
Complessivamente l'occupazione relativa alle attività marittime industriali ammonta a 310.540 unità di lavoro (tab. 2.3). Allo scopo di apprezzarne l'entità, si evidenzia che tale valore rappresenta l'1,3% del totale nazionale delle unità di lavoro del 2000 (pari a 23,5 milioni). Più nel dettaglio le Ula direttamente impiegate nella produzione dei settori considerati sono 144.240, quelle nelle produzioni a monte 85.040 e quelle a valle 81.260. Queste ultime, va sottolineato, comprendono le 61.000 Ula associate alla produzione di beni e servizi "consumati" dal turismo indotto dalla nautica da diporto.

Per confrontare il peso dell'industria marittima in termini occupazionali con altri settori dell'economia nazionale si riporta la figura 2.3. Le unità di lavoro totali del comparto marittimo (310.540) sono comprese fra quelle

Tab. 2.3 - Le unità di lavoro (Ula), 2000

| Tipo di Ula | Totale attività economiche marittime |
|-------------------------------|--------------------------------------|
| Ula dirette | 144.240 |
| Ula a monte | 85.040 |
| Ula a valle | 81.260 |
| Totale unità di lavoro | 310.540 |

Fonte: Censis, 2002

Fig. 2.3 - Unità di lavoro: confronto fra le attività marittime industriali e alcune branche economiche, 2000

Fonte: elaborazione Censis su dati Istat, Conti economici nazionali 1970-2000

direttamente utilizzate nel settore dell'informatica, ricerca e attività connesse (376.400) e quelle delle poste e telecomunicazioni (260.200). Se le unità di lavoro *direttamente* utilizzate dai settori industriali marittimi si trovano all'ultimo posto della graduatoria delle branche economiche considerate, la produzione per unità di lavoro diretta impiegata dei settori industriali marittimi (168.000 euro) risulta invece nettamente superiore alla media nazionale (50.000 euro). La figura 2.4 evidenzia appunto come la produzione per unità diretta di lavoro del complesso delle attività marittime industriali sia la più

alta fra quelle dei settori portati ad esempio. Nella sezione in cui verranno descritti i settori del comparto marittimo uno alla volta, verrà messo in luce come in realtà essi siano caratterizzati da diversi livelli di tale indicatore.

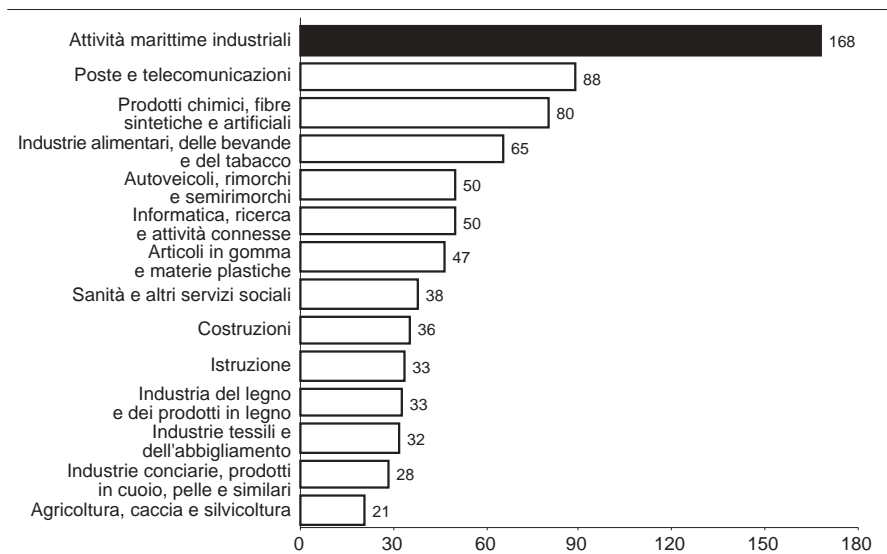
Il moltiplicatore dell'occupazione

Seguendo la stessa logica già utilizzata per le misure di impatto del reddito, si sono stimate anche quelle dell'occupazione (tab. 2.4).

Un impatto a monte (rapporto tra Ula a monte e le Ula dirette) pari a 0,590 indica che un aumento di 100 unità di lavoro nei settori considerati (indotto a sua volta da un aumento della domanda dei corrispondenti beni e servizi) attiva altre 59 Ula nei settori fornitori a monte.

Un impatto a valle (rapporto tra Ula a valle e le Ula dirette) pari a 0,563 indica che un aumento di 100 unità di lavoro nei settori considerati attiva a valle del processo produttivo ulteriori 56 Ula. La simile dimensione di tale impatto rispetto a quello a monte deriva in buona parte dall'indotto generato dalla nautica da diporto sul turismo. Infatti come già sottolineato, 61.000 delle 81.260 Ula a valle corrispondono a quelle attivate da tale segmento turistico. L'impatto a valle, senza considerare tale componente, è infatti pari a 0,140.

Fig. 2.4 - Produzione per unità di lavoro diretta: confronto fra le attività marittime industriali e alcune branche economiche (migliaia di euro), 2000



Fonte: elaborazione Censis su dati Istat, Conti economici nazionali 1970-2000

Infine, il moltiplicatore delle Ula è un indicatore che misura l'effetto globale di un aumento dell'occupazione. Per l'industria marittima nel suo complesso esso è pari a 2,153 e sta a indicare che 100 unità di lavoro addizionali nei settori marittimi attivano complessivamente - a monte e a valle - 215 Ula. L'industria marittima quindi, non solo è una preziosa fonte di formazione di ricchezza per il sistema Paese, ma è anche in grado di stimolare dinamicamente il mercato del lavoro.

Come per il moltiplicatore della produzione, si presenta la fig. 2.5 la quale descrive l'impatto complessivo sull'occupazione nazionale - distinto in diretto a monte e a valle - derivante da un aumento di una unità di lavoro.

2.1.2. *I conti economici dei singoli settori dell'industria marittima nel 2000*

Questa sezione dell'analisi economica è dedicata alla descrizione delle stime - per il 2000 - della dimensione economica e della capacità di impatto dei cinque settori che costituiscono l'industria marittima.

Prima di procedere a una presentazione analitica distinta dei conti economici e dei principali indicatori considerati, si è ritenuto utile effettuare un confronto sintetico tra i diversi settori per evidenziarne alcune caratteristiche peculiari, sia in termini di dimensione produttiva e occupazionale, sia in termini di capacità di generare reddito e lavoro a monte e a valle di ciascun processo produttivo.

Dal confronto del Pil dell'anno 2000 di ciascun settore (fig. 2.6) emerge che al suo interno l'industria marittima è caratterizzata da una *diversa dimensione produttiva*. I trasporti marittimi, con un Pil di 12.600 milioni di euro, creano circa il 50% di tutta la ricchezza del comparto marittimo.

Inoltre a essi sono strettamente connesse le attività ausiliarie dei trasporti marittimi, il cui Pil è di 3.455 milioni di euro. Il Pil della cantieristica mercantile e della pesca sono rispettivamente pari a 2.515 e 2.925 milioni di euro. Infine il contributo della nautica da diporto, al netto dell'indotto del turismo nautico, è di 1.635 milioni di euro, al quale si deve aggiungere la quota generata dal turismo, pari a 3.520 milioni.

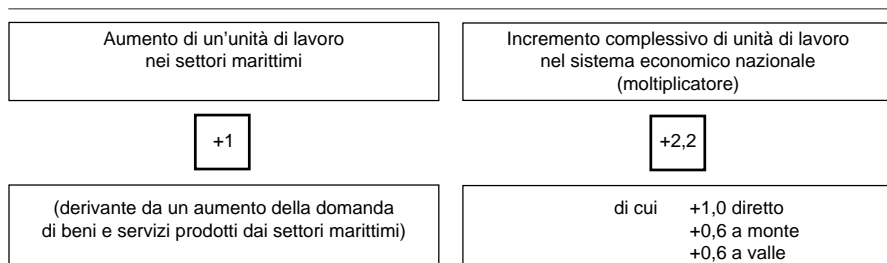
Passando a un preliminare confronto dell'occupazione nei singoli settori (fig. 2.7) è la pesca a impiegare maggiormente la forza lavoro (88.850 Ula totali), anche se i trasporti marittimi (81.510 Ula totali) e la nautica da diporto (82.220 Ula totali, tenendo conto delle 61.000 Ula attivate a valle dall'industria del turismo) sono vicini a tali valori. Seppur rilevante, di minore entità l'occupazione creata dalle attività ausiliarie dei trasporti marittimi (44.460

Tab. 2.4 - Misure dell'impatto sulle unità di lavoro, 2000

| Tipo di impatto | Totale attività economiche marittime |
|--|--------------------------------------|
| Impatto a monte | 0,590 |
| Impatto a valle | 0,563 |
| Moltiplicatore (impatto a monte e a valle) | 2,153 |

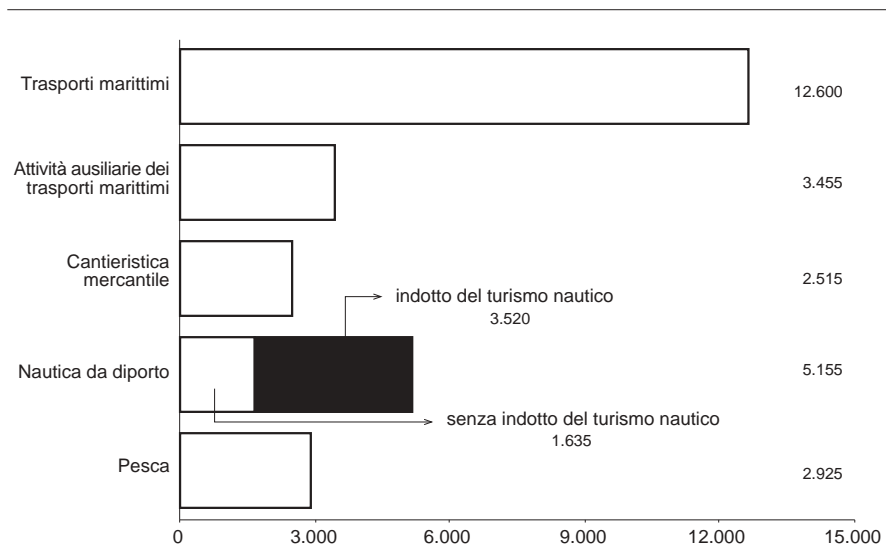
Fonte: Censis, 2002

Fig. 2.5 - Il moltiplicatore dell'occupazione per l'industria marittima, 2000



Fonte: Censis, 2002

Fig. 2.6 - Il Pil dei cinque settori dell'industria marittima, 2000 (milioni di euro)



Fonte: Censis, 2002

Ula totali) e dalla cantieristica mercantile (32.650 Ula totali). La descrizione nel dettaglio della tipologia di Ula (dirette, a monte e a valle) per settore verrà fornita nella sezione dedicata a ciascun settore.

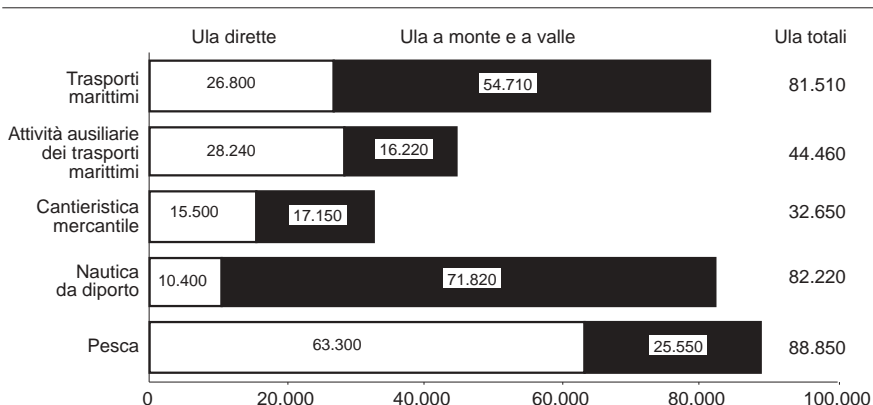
Dai dati riportati nella tab. 2.5 è possibile confrontare altre caratteristiche dei diversi settori dell'industria marittima.

È bene precisare che il Pil complessivo dell'industria marittima (24.230 milioni di euro) non coincide con la somma del Pil dei cinque settori. Si è reso necessario infatti considerare i costi intermedi delle attività marittime al netto delle duplicazioni derivanti dagli scambi interni fra i settori. Ad esempio, dei costi intermedi dei trasporti marittimi (8.980 milioni di euro) una parte (2.210 milioni) sono consumi intermedi acquistati da altre branche marittime (per la maggior parte dalla branca costruzioni di navi e loro riparazioni) e pertanto dovranno essere conteggiati soltanto una volta nel totale delle attività marittime industriali. Un ragionamento analogo si è reso necessario anche per le Ula totali. Anche in questo caso il totale riportato non coincide con la somma dei cinque settori. Per esempio, delle 60.930 Ula a monte dei trasporti marittimi, 16.850 sono Ula dirette di altre branche marittime e pertanto il totale è stato depurato da tale duplicazione.

Dal conto economico delle risorse e degli impieghi, come era stato già accennato, emerge che l'*elevata vocazione all'export* dell'industria marittima è dovuta quasi esclusivamente a quella dei trasporti marittimi. Le esportazioni di quest'ultimi - 10.720 milioni di euro - sono infatti pari al 76,7% dell'export di tutta l'industria marittima e all'85,1% del Pil del settore. Anche una quota rilevante della produzione della cantieristica mercantile è destinata ai mercati esteri (63,4% del Pil). Particolarmente consistente l'apertura verso l'estero anche della nautica da diporto (al netto dell'indotto del turismo nautico): più dell'80% della produzione. Viceversa, la quota di domanda estera del comparto della pesca è relativamente esigua (5,8% del Pil); per questo settore è invece significativa la dipendenza dall'estero, pari al 32,8% delle importazioni del complesso dell'industria marittima.

Confrontando i coefficienti tecnici si nota l'alto *grado di integrazione a monte* della cantieristica mercantile (0,761) e quello basso della pesca (0,243). Questo implica che la produzione dell'industria cantieristica dipende in gran misura dalle altre branche dell'economia nazionale, ovvero che per ogni 100 euro di produzione deve acquistare 76,10 euro di beni e servizi, mentre il comparto della pesca è il più "autosufficiente" in quanto ne deve acquistare solo 24,30. Come successivamente verrà sottolineato a un elevato (lieve) grado di integrazione a monte corrisponde un cospicuo (piccolo) impatto a monte.

Fig. 2.7 - Confronto fra settori per le unità di lavoro (Ula): dirette, attivate a monte e a valle, 2000



Fonte: Censis, 2002

Tab. 2.5 - Alcune caratteristiche dei cinque settori dell'industria marittima, 2000

| | Risorse e impieghi | | | | |
|---|----------------------|-------------------------|--------------------|-------------------------|----------------|
| | Pil (mln di euro) | Coefficiente tecnico | Impatto a valle | Export (mln di euro) | Moltiplicatore |
| Trasporti marittimi | 12.600 | 0,647 | -0,074 (*) | 10.720 | 2,709 |
| Attività ausiliarie dei trasporti marittimi | 3.455 | 0,501 | 0,000 | 180 | 1,826 |
| Cantieristica mercantile | 2.515 | 0,761 | 0,000 | 1.595 | 3,526 |
| Nautica da diporto (con indotto tur.) (1) | 5.155 | 0,601 | 2,650 | 1.320 | 5,019 |
| Pesca | 2.925 | 0,243 | 1,118 | 170 | 2,198 |
| Totale (al netto delle duplicazioni) (2) | 24.230 | 0,565 | 0,209 | 13.985 | 2,333 |

| | Unità di lavoro (Ula) | | | Totale | Moltiplicatore |
|---|-----------------------|---------|------------|---------|----------------|
| | Dirette | A monte | A valle | | |
| Trasporti marittimi | 26.800 | 60.930 | -6.220 (*) | 81.510 | 3,041 |
| Attività ausiliarie dei trasporti marittimi | 28.240 | 16.220 | 0 | 44.460 | 1,574 |
| Cantieristica mercantile | 15.500 | 17.150 | 0 | 32.650 | 2,106 |
| Nautica da diporto (con indotto tur.) (1) | 10.400 | 7.390 | 64.430 | 82.220 | 7,906 |
| Pesca | 63.300 | 2.500 | 23.050 | 88.850 | 1,404 |
| Totale (al netto delle duplicazioni) (2) | 144.240 | 85.040 | 81.260 | 310.540 | 2,153 |

(*) Si tratta di una posta negativa, in quanto i trasporti marittimi risultano un settore venditore e non acquirente di servizi a valle.

(1) Comprende la stima dell'indotto del turismo nautico: a valle della nautica da diporto si sono considerati 3.520 milioni di euro e 61.000 Ula.

(2) Il totale non corrisponde alla somma dei cinque settori. Infatti la somma dei costi intermedi - nella prima tabella - e delle Ula a monte - nella seconda tabella - è stata considerata al netto delle duplicazioni derivanti dagli scambi interni fra i settori.

Fonte: Censis, 2002

Infine l'*impatto a valle*, misurato dal rapporto tra i costi di distribuzione e la produzione al costo dei fattori, differisce molto tra i vari settori. In particolare, per le attività ausiliarie dei trasporti marittimi e per la cantieristica mercantile è nullo, poiché entrambi i settori non generano risorse a valle dei rispettivi processi produttivi.

Nel primo caso, trattandosi di un settore a valle, esso non svolge attività né di commercializzazione né di distribuzione; nel secondo viceversa sia l'attività di produzione che quelle di distribuzione e commercializzazione delle navi viene effettuata all'interno settore stesso. Per i trasporti marittimi l'impatto a valle è negativo: si tratta di un risultato contabile, dovuto all'ovvio valore negativo del saldo tra gli acquisti e le vendite di servizi alla distribuzione da parte delle aziende dei trasporti marittimi. Infatti, poiché i trasporti marittimi sono un settore distributivo, nella propria produzione sono compresi i margini di commercio di altre branche, che vanno pertanto detratti dalle risorse generate dai trasporti. Il comparto della pesca, sebbene abbia una scarsa capacità di attivazione a monte, è in grado di generare reddito a valle del proprio processo produttivo. Un incremento di domanda di 100 euro (causato ad esempio da un aumento dei consumi delle famiglie) dà origine ad altri 111,80 euro nelle attività a valle rappresentate essenzialmente dall'industria alimentare di trasformazione e conservazione del pesce e dei prodotti della pesca e dal commercio all'ingrosso e al dettaglio. Infine, la nautica da diporto, al netto dell'indotto del turismo nautico, per ogni 100 euro di domanda (ad esempio di acquisti di imbarcazioni sportive) ne attiva a valle altri 163, mentre considerando anche l'indotto del turismo nautico ne attiva 265 presentando così la maggiore capacità in assoluto di attivazione a valle fra tutti i settori dell'industria marittima.

Considerando congiuntamente l'impatto a monte e quello a valle dei singoli settori si ottiene il moltiplicatore del reddito prodotto; esso è dunque un indicatore contemporaneamente sintetico e globale della capacità di ciascun settore di creare ricchezza. Dalla tabella 2.6 si può notare come la nautica da diporto - comprensiva dell'indotto derivante dal turismo nautico - abbia un moltiplicatore straordinariamente elevato (5,019); ovviamente se tale indicatore venisse depurato dalla componente turistica si otterrebbe un valore più ridotto (2,284). Anche i valori dell'industria cantieristica (3,526) e dei trasporti marittimi (2,709) sono consistenti, mentre quelli della pesca (2,198) e delle attività ausiliarie (1,826), seppur di rilievo, sono minori.

Passando al confronto dell'occupazione nelle diverse attività marittime industriali, nella seconda parte della tabella 2.5 sono riportate - distinte per tipo - le unità di lavoro.

Tab. 2.6 - Il moltiplicatore del reddito prodotto: un confronto fra settori

| | Aumento di un euro di domanda di beni o servizi dei settori marittimi (nuovo investimento o incremento di consumi o di esportazioni) | | Incremento complessivo del Pil nazionale (moltiplicatore a monte e a valle) |
|---|--|---|---|
| Trasporti marittimi | +1 | → | 2,709 |
| Attività ausiliarie dei trasporti marittimi | +1 | → | 1,826 |
| Cantieristica mercantile | +1 | → | 3,526 |
| Nautica da diporto (con indotto turistico) | +1 | → | 5,019 |
| Pesca | +1 | → | 2,198 |

Fonte: Censis, 2002

Ula dirette: la pesca è il settore che ne utilizza il maggior numero (63.300)⁴.

Complessivamente i trasporti marittimi (26.800) e le attività ausiliarie a loro connessi (28.240) si avvicinano al comparto della pesca. Le costruzioni mercantili (15.500) e la nautica da diporto (10.400) invece impiegano un numero inferiore di Ula nei rispettivi processi produttivi.

Ula a monte: è bene enfatizzare che le duplicazioni di cui si è dovuto tenere conto per valutare le Ula totali, derivano esclusivamente dalla componente a monte dell'occupazione. Quindi è proprio il totale delle Ula a monte (85.040) che non coincide con la somma delle Ula a monte dei cinque settori. Molto elevato il contributo, in termini assoluti di capacità di attivazione a monte dell'occupazione, del settore dei trasporti marittimi (60.930 Ula). Le attività ausiliarie dei trasporti marittimi (16.220) e la cantieristica mercantile (17.150), soprattutto tenendo conto della loro minore dimensione sia in termini di produzione che di occupazione rispetto ai trasporti marittimi, sono due comparti che hanno una notevole capacità di generare occupazione a monte dei loro processi produttivi. La nautica da diporto (10.400) e la pesca (2.500), pur contribuendo attivamente a stimolare il mercato del lavoro a monte, sono invece due settori che generano occupazione soprattutto a valle dei rispettivi processi produttivi.

Ula a valle: come già accennato le attività ausiliarie dei trasporti marittimi e la cantieristica mercantile, non generando risorse a valle, non necessitano di unità di lavoro per la distribuzione. Per i trasporti marittimi invece, trattandosi di un settore venditore e non acquirente di servizi a valle, si è

4. Confronta con la nota 2.

dovuto considerare un valore negativo per detrarre le Ula utilizzate dagli altri settori. La pesca (23.050 Ula) e soprattutto la nautica da diporto (64.430 Ula, di cui 61.000 derivanti dall'indotto del turismo nautico) risultano i quindi i settori più dinamici in termini di occupazione attivata a valle dei singoli processi produttivi.

Dai moltiplicatori delle Ula dei singoli settori (tab. 2.7) si è in grado di confrontare la capacità complessiva di ciascun comparto nel creare forza lavoro. Come per il caso del reddito, anche per l'occupazione la nautica da diporto - comprensiva dell'indotto derivante dal turismo - risulta il settore capace di attivare maggiormente il mercato del lavoro. Un valore del moltiplicatore pari a 7,906 implica che per ogni unità di lavoro supplementare utilizzata nella produzione - conseguente a un aumento della domanda - vengono attivate quasi 8 Ula. Tale valore si riduce a 2 Ula se si considera la nautica al netto dell'industria del turismo. Anche per i trasporti marittimi e per la cantieristica mercantile è elevata la capacità di stimolare l'occupazione: l'aumento di una Ula genera rispettivamente un incremento di 3 e di poco più di 2 Ula nel sistema economico nazionale. Nel caso del moltiplicatore del reddito viceversa le costruzioni mercantili avevano un impatto complessivo superiore a quello dei trasporti marittimi. Infine, ogni Ula aggiuntiva nel settore delle attività ausiliarie o in quello della pesca immette circa 1,5 Ula nel sistema economico nazionale.

L'analisi trasversale dei cinque settori dell'industria marittima finora svolta ha consentito di confrontare i principali aggregati economici e occupazionali di ciascun comparto. A questo punto si è ritenuto utile descrivere le principali caratteristiche tipiche di ciascun settore. Le tabelle 2.8-12 che si trovano alla fine di questa sezione riportano le stime al 2000 per ciascun settore degli aggregati economici e dell'occupazione.

Tab. 2.7 - Il moltiplicatore delle unità di lavoro: un confronto fra settori

| | Aumento di un'unità di lavoro nei settori marittimi (derivante da un aumento della domanda di beni e servizi prodotti dai settori marittimi) | | Incremento complessivo di un'unità di lavoro nel sistema economico nazionale (moltiplicatore a monte e a valle) |
|---|---|---|--|
| Trasporti marittimi | +1 | → | 3,041 |
| Attività ausiliarie dei trasporti marittimi | +1 | → | 1,574 |
| Cantieristica mercantile | +1 | → | 2,106 |
| Nautica da diporto (con indotto turistico) | +1 | → | 7,906 |
| Pesca | +1 | → | 1,404 |

Fonte: Censis, 2002

Trasporti marittimi

Due gli elementi economici quantitativi che caratterizzano i trasporti marittimi: la *dimensione produttiva più consistente* (Pil di 12.600 milioni di euro, pari al 50% circa di tutta l'industria marittima) e la *vocazione all'export più elevata* (10.720 milioni di euro, pari al 77% dell'export totale). Inoltre il fatto che sia un settore con un *alto grado di integrazione a monte* (coefficiente tecnico pari a 0,647 e maggiore di quello medio pari a 0,565) e che abbia una scarsa dipendenza dall'estero (coefficiente di importazione pari a 0,019) fa sì che l'*impatto diretto* (0,981) e quello *totale* (2,782) sulla produzione siano nettamente *superiori* a quelli medi dell'industria marittima (rispettivamente 0,924 e 2,123). Infine l'*impatto a valle è negativo* (-0,074): trattandosi di un settore distributivo comprende nella sua produzione anche i margini di commercio di altre branche che vanno quindi detratti dalle risorse generate dai trasporti. Complessivamente è un settore con un'*elevata capacità di generare reddito*: per ogni 100 euro di domanda finale aggiuntiva che si rivolge a questo comparto dell'industria marittima, il sistema economico nazionale crea produzione per 270,80 euro.

Dal punto di vista dell'occupazione è caratterizzato da un *notevole impatto a monte* (2,274), diretta conseguenza dell'alto grado di integrazione a monte sopra menzionato. A monte del proprio processo produttivo i trasporti marittimi attivano 60.930 Ula, un valore molto elevato se confrontato con il totale delle Ula attivate a monte - al netto delle duplicazioni - dall'industria marittima (85.040 Ula). Complessivamente impiegando 81.510 Ula totali e con un moltiplicatore pari a 3,041 è un settore che *incide dinamicamente sul mercato del lavoro nazionale*: 100 unità di lavoro addizionali nei trasporti marittimi attivano complessivamente 304 Ula.

Infine, è un settore con una *produttività del fattore lavoro particolarmente elevata*: mediamente nel 2000 la produzione di una unità di lavoro diretta è stata di 518.000 euro (assimilabile alla produzione per addetto) e il valore aggiunto di una unità di lavoro di 182.000 euro (valore aggiunto per addetto). I corrispondenti valori per l'industria marittima nel complesso sono 140.000 euro (produzione per addetto) e 61.000 euro (valore aggiunto per addetto).

Attività ausiliarie dei trasporti marittimi

Settore la cui dinamica è strettamente connessa a quella dei trasporti marittimi, con un Pil di 3.455 milioni di euro è il *secondo settore per dimensione produttiva* (se non si considera l'indotto derivante dal turismo per la nautica). Con un coefficiente tecnico (0,501) inferiore a quello medio si può definire un settore *relativamente autosufficiente*, ossia che la sua produ-

zione dipende solo per metà dalle altre branche dell'economia nazionale. Inoltre, trattandosi di un settore a valle, altre due sono le peculiarità da evidenziare: il 90% delle risorse viene impiegato in consumi intermedi, ovvero venduti ad altre branche, e l'*impatto a valle* è nullo. Il moltiplicatore del reddito (1,826) risulta il più basso dell'industria marittima, proprio perché deriva soltanto dall'impatto diretto (0,912) e da quello a monte (0,914).

Settore che utilizza relativamente *molte Ula dirette* (28.240) nel proprio processo produttivo (più dei trasporti marittimi). Anche l'*impatto occupazionale a monte*, sempre tenendo presente la limitata dimensione produttiva rispetto ai trasporti marittimi, è *notevole* (16.220 Ula). Come per la formazione delle risorse, trattandosi di un settore a valle, non utilizza Ula per la distribuzione. Dal moltiplicatore (1,574) di conseguenza emerge la moderata (rispetto alla media dell'industria marittima), ma tuttavia importante capacità del settore di creare forza lavoro.

Settore con una *produttività del fattore lavoro inferiore a quella media*: mediamente nel 2000 la produzione di una unità di lavoro diretta è stata di 120.000 euro e il valore aggiunto di una unità di lavoro diretta di 60.000 euro, immediata conseguenza dell'alto numero di Ula dirette sopra menzionato.

Cantieristica mercantile

Sebbene in termini assoluti sia un settore con una dimensione produttiva - rispetto agli altri comparti marittimi - medio bassa (Pil 2.515 milioni di euro), risulta tuttavia particolarmente interessante per le grandi capacità di creazione del reddito poiché ha il *moltiplicatore più elevato* 3,526 (escludendo il caso dell'indotto derivante dal turismo per la nautica). Ciò è imputabile a un *forte impatto a monte* (2,682) che riesce a controbilanciare un *impatto a valle nullo* e uno diretto minore di quello medio.

Gli stimoli a monte del processo produttivo sono infatti dovuti all'*alto grado di integrazione a monte* (coefficiente tecnico pari a 0,761): la produzione dell'industria cantieristica infatti dipende in gran misura dalle altre branche dell'economia nazionale, ovvero per ogni 100 euro di produzione deve acquistare 76,10 euro di beni e servizi dal resto del sistema economico. Quindi sebbene una dipendenza dall'estero (coefficiente di importazione pari a 0,156) maggiore di quella media abbia ridotto l'impatto diretto sulla produzione e sebbene sia l'attività di distribuzione che di commercializzazione delle navi vengano effettuate all'interno del settore stesso (impatto a valle nullo), l'impatto totale sulla ricchezza generata dal settore risulta tuttavia di rilievo.

Dal lato degli impieghi 2.170 milioni di euro sono venduti ad altre branche

per essere utilizzati nei rispettivi processi produttivi (consumi intermedi) e 1.595 milioni di euro vengono esportati (vocazione all'export seconda solo a quella dei trasporti marittimi).

Le Ula impiegate direttamente nel processo produttivo (15.500 Ula dirette) rispecchiano la dimensione del settore, mentre quelle impiegate a monte (17.150) l'alto grado di integrazione a monte. A valle non viene impiegata forza lavoro per i motivi sopra citati.

La produzione per addetto è di 167.000 euro all'anno - maggiore della media (140.000 euro) - mentre il valore aggiunto per addetto è di 40.000 euro - minore della media (61.000 euro) perché si tratta di un settore a *basso valore aggiunto* (23,9% della produzione).

Nautica da diporto

Per la nautica da diporto le stime sono state effettuate considerando preliminarmente il *diporto in senso stretto* e successivamente anche l'indotto derivante dal *turismo nautico*, stimato in 3.520 milioni di euro. È bene enfatizzare tale differenza: nel primo caso, con un Pil di 1.635 milioni di euro, il diporto presenta la dimensione produttiva più piccola di tutta l'industria marittima, mentre nell'altro, con un Pil di 5.155 milioni di euro, è secondo solo ai trasporti marittimi.

Mentre i rapporti caratteristici, a eccezione del coefficiente di importazione, sono i medesimi in entrambi i casi, la differenza è invece rilevante per le *misure di impatto*. In particolare, nell'impatto a valle (che da 0,163 passa a 2,650) e nel moltiplicatore (che da 2,284 passa a 5,019) risiede la diversa capacità di generare reddito.

Dunque *globalmente* la nautica da diporto è il comparto con la *più alta capacità di attivazione a valle* fra tutti i settori dell'industria marittima e conseguentemente con la *maggiore capacità di generare ricchezza*: per ogni 1.000 euro investiti in questo settore, si mette in moto una produzione di 5.019 euro. Dal lato degli impieghi, la differenza sopra descritta ricade tutta sui consumi finali delle famiglie, essendo quest'ultime le utilizzatrici dei servizi direttamente o indirettamente attivati da questo settore. Infine una quota cospicua viene destinata al mercato estero (esportazioni pari a 1.320 milioni di euro).

Analogamente a quanto detto sopra per la produzione, anche per l'occupazione l'indotto turistico incide sull'occupazione a valle con 61.000 unità di lavoro e l'impatto a valle passa da 0,330 a 6,195 se si considera anche l'indotto turistico. Con il moltiplicatore dell'occupazione più alto (7,906) fra i cinque settori analizzati, complessivamente la nautica si presenta come il

comparto potenzialmente *più dinamico* in termini di creazione di *nuova forza lavoro*: per ogni 100 unità di lavoro addizionali si attivano complessivamente - a monte e a valle - 791 Ula. Inoltre, con 82.220 Ula totali complessive, è il secondo settore dell'industria marittima in termini di occupazione utilizzata.

Infine, una produzione per addetto di 136.000 euro e un valore aggiunto per addetto 54.000 euro, entrambi inferiori alla media dell'industria marittima evidenziano l'importanza relativa in termini quantitativi delle Ula direttamente utilizzate dal comparto (10.400).

Pesca

La pesca, con un Pil nel 2000 di 2.925 milioni di euro, è il settore più "autosufficiente", con una produzione che solo in piccola parte dipende dai beni e servizi forniti da altre branche dell'economia nazionale (coefficiente tecnico pari a 0,243).

Il *grado di integrazione a monte* che pertanto ne deriva è il più *ridotto* (0,262). Viceversa, fra tutti i comparti dell'industria marittima, è quello con la *maggiore dipendenza dall'estero* (coefficiente di importazione pari a 0,182). Congiuntamente questi due fattori fanno sì che anche l'*impatto totale sulla produzione* (1,080) sia quello *minore*. Trattandosi di un settore che a valle stimola le attività dell'industria alimentare di trasformazione e conservazione dei prodotti della pesca e quelle del commercio all'ingrosso e al dettaglio, ha un'ottima capacità di *creare ricchezza* nelle fasi successive alla produzione (impatto *a valle* pari a 1,118). Degli impieghi totali (3.575 milioni di euro), 3.100 milioni di euro sono destinati ai consumi finali delle famiglie, 275 milioni vengono venduti ad altre branche (soprattutto ai ristoranti) per essere utilizzati nei rispettivi processi produttivi.

Si tratta del settore che impiega il *maggior numero di occupati* totali (88.850 Ula totali di cui 63.300 direttamente impiegate in attività della pesca). È importante sottolineare che il valore riportato per le Ula dirette della pesca non è una stima, bensì si tratta del dato che l'Istat ha pubblicato per l'anno 2000. La scarsa integrazione a monte sopra menzionata si riflette nell'occupazione a monte che pertanto risulta di piccola entità (2.500 Ula). Simmetricamente, data la caratteristica di stimolare attivamente il mercato nelle fasi successive alla produzione, l'occupazione a valle (23.050 Ula) che ne deriva è particolarmente consistente.

La pesca è il settore con la *produttività più bassa* fra quelle considerate: 21.000 euro la produzione per addetto e 16.000 euro il valore aggiunto per addetto. Come per le attività ausiliarie dei trasporti marittimi, ciò è la diretta conseguenza dell'elevatissima occupazione direttamente utilizzata dal settore.

Tab. 2.8.a - Il conto economico delle risorse nel settore dei trasporti marittimi, 2000 (milioni di euro correnti)

| Aggregati del conto economico delle risorse | | Trasporti marittimi |
|---|--|-----------------------|
| A=B+C | <i>Produzione effettiva al costo dei fattori</i> | 13.870 |
| B | <i>Valore aggiunto al costo dei fattori</i> (Valore della retribuzione dei fattori produttivi e degli ammortamenti; comprende i salari, gli stipendi, i contributi sociali e gli altri redditi) | 4.890 |
| C | <i>Costi intermedi</i> (Consumi intermedi di beni e servizi necessari alla produzione e forniti da unità produttive di altre branche) di cui: da branche marittime | 2.210 8.980 |
| D | <i>Importazioni CIF</i> (Valore di beni e servizi importati dal settore) | 235 |
| E | <i>Costi di distribuzione</i> (Incremento di valore delle risorse dovuto alla sua collocazione sul mercato) di cui: Margini di commercio Margini di trasporto | -1.045 0 -1.045 |
| F | <i>Altro</i> Comprende: le imposte nette sulla produzione (imposte indirette meno contributi, imposte sulle importazioni e l'Iva gravante sulle risorse) | -225 |
| G=A+D+E+F | Risorse ai prezzi di mercato (Valore complessivo dei beni e servizi generati dal settore) | 12.835 |
| RAPPORTI CARATTERISTICI | | |
| H=C/B | Costi intermedi/valore aggiunto c.f. | 1,836 |
| I=B/A | Valore aggiunto c.f./produzione c.f. | 0,353 |
| J=C/A | Coefficiente tecnico (costi intermedi/prod. c.f.) | 0,647 |
| K=D/G | Coefficiente di importazione | 0,019 |
| MISURE DI IMPATTO | | |
| L=1-K | Impatto diretto sulla produzione | 0,981 |
| M=L/(1-J) | Impatto totale sulla produzione | 2,782 |
| N=E/A | Impatto a valle | -0,074 |
| O=M+N | Moltiplicatore (impatto a monte e a valle) | 2,708 |

Fonte: Censis, 2002

Tab. 2.8.b - Il conto economico degli impieghi nel settore dei trasporti marittimi, 2000 (milioni di euro correnti)

| Aggregati del conto economico degli impieghi | | Trasporti marittimi |
|--|--|----------------------|
| a | <i>Consumi intermedi</i> (Valore dei beni e servizi venduti ad altre branche per essere utilizzati nei propri processi) | 1.475 |
| b | <i>Consumi finali</i> (Valore dei beni e servizi impiegati per soddisfare direttamente i bisogni umani) di cui: Consumi delle famiglie Consumi P.A. Consumi I.S.V. | 640 640 0 0 |
| c | <i>Investimenti fissi lordi</i> (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) | 0 |
| d | <i>Variazione delle scorte</i> (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) | 0 |

segue

segue **Tab. 2.8.b - Il conto economico degli impieghi nel settore dei trasporti marittimi, 2000 (milioni di euro correnti)**

| Aggregati del conto economico degli impieghi | | Trasporti marittimi |
|--|---|---------------------|
| e | <i>Esportazioni</i> (Valore dei beni e servizi venduti ad unità non residenti) | 10.720 |
| f=b+c+d+e | Impieghi finali | 11.360 |
| G=a+f | Totale impieghi | 12.835 |
| h=e/G | Coefficiente di esportazione | 0,835 |

Fonte: Censis, 2002

Tab. 2.8.c - Le unità di lavoro (Ula) nel settore dei trasporti marittimi, 2000

| Unità di lavoro per tipo | | Trasporti marittimi |
|--------------------------------|---|-----------------------|
| a | <i>Ula dirette</i> (unità di lavoro direttamente utilizzate dal settore) | 26.800 |
| b | <i>Ula a monte</i> (unità di lavoro utilizzate nella produzione dei beni e servizi acquistati dal settore per la propria produzione) di cui in branche marittime | 60.930 |
| c | <i>Ula a valle</i> (unità di lavoro utilizzate nella distribuzione dei beni e servizi prodotti dal settore) di cui: Commercio Trasporti | -6.220 0 -6.220 |
| d=a+b+c | Totale unità di lavoro | 81.510 |
| MISURE DI IMPATTO | | |
| e=b/a | Impatto a monte | 2,274 |
| f=c/a | Impatto a valle | -0,232 |
| g=1+e+f | Moltiplicatore (impatto a monte e a valle) | 3,041 |
| RAPPORTI CARATTERISTICI | | |
| Prod./Ula dir. | Produzione c.f. per addetto (migliaia di euro correnti) | 518 |
| V.a./Ula dir. | Valore aggiunto c.f. per addetto (migliaia di euro correnti) | 182 |

Fonte: Censis, 2002

Tab. 2.9.a - Il conto economico delle risorse nel settore delle attività ausiliarie dei trasporti marittimi (*), 2000 (milioni di euro correnti)

| Aggregati del conto economico delle risorse | | Attività ausiliarie dei trasporti marittimi |
|---|--|---|
| A=B+C | <i>Produzione effettiva al costo dei fattori</i> | 3.375 |
| B | <i>Valore aggiunto al costo dei fattori</i> (Valore della retribuzione dei fattori produttivi e degli ammortamenti; comprende i salari, gli stipendi, i contributi sociali e gli altri redditi) | 1.685 |
| C | <i>Costi intermedi</i> (Consumi intermedi di beni e servizi necessari alla produzione e forniti da unità produttive di altre branche) di cui da branche marittime | 1.690 30 |

segue

segue **Tab. 2.9.a - Il conto economico delle risorse nel settore delle attività ausiliarie dei trasporti marittimi (*), 2000 (milioni di euro correnti)**

| Aggregati del conto economico delle risorse | | Attività ausiliarie dei trasporti marittimi |
|---|--|---|
| D | <i>Importazioni CIF</i> (Valore di beni e servizi importati dal settore) | 335 |
| E | <i>Costi di distribuzione</i> (Incremento di valore delle risorse dovuto alla sua collocazione sul mercato) di cui: Margini di commercio Margini di trasporto | 0 0 0 |
| F | <i>Altro</i> Comprende: le imposte nette sulla produzione (imposte indirette meno contributi, imposte sulle importazioni e l'Iva gravante sulle risorse) | 80 |
| G=A+D+E+F <i>Risorse ai prezzi di mercato</i> (Valore complessivo dei beni e servizi generati dal settore) | | 3.790 |
| RAPPORTI CARATTERISTICI | | |
| H=C/B | Costi intermedi/valore aggiunto c.f. | 1,003 |
| I=B/A | Valore aggiunto c.f./produzione c.f. | 0,499 |
| J=C/A | Coefficiente tecnico (costi intermedi/prod. c.f.) | 0,501 |
| K=D/G | Coefficiente di importazione | 0,088 |
| MISURE DI IMPATTO | | |
| L=1-K | Impatto diretto sulla produzione | 0,912 |
| M=L/(1-J) | Impatto totale sulla produzione | 1,826 |
| N=E/A | Impatto a valle | 0,000 |
| O=M+N | Moltiplicatore (impatto a monte e a valle) | 1,826 |

(*) Terminalisti, agenti marittimi, spedizionieri ed altri servizi ausiliari dei trasporti marittimi

Fonte: Censis, 2002

Tab. 2.9.b - Il conto economico degli impieghi nel settore delle attività ausiliarie dei trasporti marittimi (*), 2000 (milioni di euro correnti)

| Aggregati del conto economico degli impieghi | | Attività ausiliarie dei trasporti marittimi |
|--|--|---|
| a | <i>Consumi intermedi</i> (Valore dei beni e servizi venduti ad altre branche per essere utilizzati nei propri processi) | 3.470 |
| b | <i>Consumi finali</i> (Valore dei beni e servizi impiegati per soddisfare direttamente i bisogni umani) di cui: Consumi delle famiglie Consumi P.A. Consumi I.S.V. | 140 140 0 0 |
| c | <i>Investimenti fissi lordi</i> (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) | 0 |
| d | <i>Variazione delle scorte</i> (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) | 0 |
| e | <i>Esportazioni</i> (Valore dei beni e servizi venduti ad unità non residenti) | 180 |
| f=b+c+d+e Impieghi finali | | 320 |
| G=a+f Totale impieghi | | 3.790 |
| h=e/G | Coefficiente di esportazione | 0,047 |

(*) Terminalisti, agenti marittimi, spedizionieri ed altri servizi ausiliari dei trasporti marittimi

Fonte: Censis, 2002

Tab. 2.9.c - Le unità di lavoro (Ula) nel settore delle attività ausiliarie dei trasporti marittimi (*), 2000

| Unità di lavoro per tipo | | Attività ausiliarie dei trasporti marittimi |
|--------------------------------|--|---|
| a | <i>Ula dirette</i> (unità di lavoro direttamente utilizzate dal settore) | 28.240 |
| b | <i>Ula a monte</i> (unità di lavoro utilizzate nella produzione dei beni e servizi acquistati dal settore per la propria produzione) di cui in branche marittime | 16.220 190 |
| c | <i>Ula a valle</i> (unità di lavoro utilizzate nella distribuzione dei beni e servizi prodotti dal settore) di cui: Commercio Trasporti | 0 0 0 |
| d=a+b+c | Totale unità di lavoro | 44.460 |
| MISURE DI IMPATTO | | |
| e=b/a | Impatto a monte | 0,574 |
| f=c/a | Impatto a valle | 0,000 |
| g=1+e+f | Moltiplicatore (impatto a monte e a valle) | 1,574 |
| RAPPORTI CARATTERISTICI | | |
| Prod./Ula dir. | Produzione c.f. per addetto (migliaia di euro correnti) | 120 |
| V.a./Ula dir. | Valore aggiunto c.f. per addetto (migliaia di euro correnti) | 60 |

(*) Terminalisti, agenti marittimi, spedizionieri ed altri servizi ausiliari dei trasporti marittimi

Fonte: Censis, 2002

Tab. 2.10.a - Il conto economico delle risorse nel settore della cantieristica mercantile, 2000 (milioni di euro correnti)

| Aggregati del conto economico delle risorse | | Cantieristica mercantile |
|---|--|--------------------------|
| A=B+C | <i>Produzione effettiva al costo dei fattori</i> | 2.590 |
| B | <i>Valore aggiunto al costo dei fattori</i> (Valore della retribuzione dei fattori produttivi e degli ammortamenti; comprende i salari, gli stipendi, i contributi sociali e gli altri redditi) | 620 |
| C | <i>Costi intermedi</i> (Consumi intermedi di beni e servizi necessari alla produzione e forniti da unità produttive di altre branche) di cui da branche marittime | 1.970 80 |
| D | <i>Importazioni CIF</i> (Valore di beni e servizi importati dal settore) | 465 |
| E | <i>Costi di distribuzione</i> (Incremento di valore delle risorse dovuto alla sua collocazione sul mercato) di cui: Margini di commercio Margini di trasporto | 0 0 0 |
| F | <i>Altro</i> Comprende: le imposte nette sulla produzione (imposte indirette meno contributi, imposte sulle importazioni e l'Iva gravante sulle risorse) | -75 |
| G=A+D+E+F | <i>Risorse ai prezzi di mercato</i> (Valore complessivo dei beni e servizi generati dal settore) | 2.980 |
| RAPPORTI CARATTERISTICI | | |
| H=C/B | Costi intermedi/valore aggiunto c.f. | 3,177 |
| I=B/A | Valore aggiunto c.f./produzione c.f. | 0,239 |
| J=C/A | Coefficiente tecnico (costi intermedi/prod. c.f.) | 0,761 |
| K=D/G | Coefficiente di importazione | 0,156 |

segue

segue **Tab. 2.10.a - Il conto economico delle risorse nel settore della cantieristica mercantile, 2000 (milioni di euro correnti)**

| Aggregati del conto economico delle risorse | | Cantieristica mercantile |
|---|--|--------------------------|
| MISURE DI IMPATTO | | |
| L=1-K | Impatto diretto sulla produzione | 0,844 |
| M=L/(1-J) | Impatto totale sulla produzione | 3,526 |
| N=E/A | Impatto a valle | 0,000 |
| O=M+N | Moltiplicatore (impatto a monte e a valle) | 3,526 |

Fonte: Censis, 2002

Tab. 2.10.b - Il conto economico degli impieghi nel settore della cantieristica mercantile, 2000 (milioni di euro correnti)

| Aggregati del conto economico degli impieghi | | Cantieristica mercantile |
|--|--|--------------------------|
| a | <i>Consumi intermedi</i> (Valore dei beni e servizi venduti ad altre branche per essere utilizzati nei propri processi) | 2.170 |
| b | <i>Consumi finali</i> (Valore dei beni e servizi impiegati per soddisfare direttamente i bisogni umani) di cui: Consumi delle famiglie Consumi P.A. Consumi I.S.V. | 0 0 0 0 |
| c | <i>Investimenti fissi lordi</i> (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) | 50 |
| d | <i>Variazione delle scorte</i> (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) | -835 |
| e | <i>Esportazioni</i> (Valore dei beni e servizi venduti ad unità non residenti) | 1.595 |
| f=b+c+d+e | Impieghi finali | 810 |
| G=a+f | Totale impieghi | 2.980 |
| h=e/G | Coefficiente di esportazione | 0,535 |

Fonte: Censis, 2002

Tab. 2.10.c - Le unità di lavoro (Ula) nel settore della cantieristica mercantile, 2000

| Unità di lavoro per tipo | | Cantieristica mercantile |
|--------------------------|--|--------------------------|
| a | <i>Ula dirette</i> (unità di lavoro direttamente utilizzate dal settore) | 15.500 |
| b | <i>Ula a monte</i> (unità di lavoro utilizzate nella produzione dei beni e servizi acquistati dal settore per la propria produzione) di cui in branche marittime | 17.150 670 |
| c | <i>Ula a valle</i> (unità di lavoro utilizzate nella distribuzione dei beni e servizi prodotti dal settore) di cui: Commercio Trasporti | 0 0 0 |
| d=a+b+c | Totale unità di lavoro | 32.650 |

segue

segue **Tab. 2.10.c - Le unità di lavoro (Ula) nel settore della cantieristica mercantile, 2000**

| Unità di lavoro per tipo | | Cantieristica mercantile |
|--------------------------------|--|--------------------------|
| MISURE DI IMPATTO | | |
| e=b/a | Impatto a monte | 1,106 |
| f=c/a | Impatto a valle | 0,000 |
| g=1+e+f | Moltiplicatore (impatto a monte e a valle) | 2,106 |
| RAPPORTI CARATTERISTICI | | |
| Prod./Ula dir. | Produzione c.f. per addetto (migliaia di euro correnti) | 167 |
| V.a./Ula dir. | Valore aggiunto c.f. per addetto (migliaia di euro correnti) | 40 |

Fonte: Censis, 2002

Tab. 2.11.a - Il conto economico delle risorse nel settore della nautica da diporto, 2000 (milioni di euro correnti)

| Aggregati del conto economico delle risorse | | Nautica da diporto | |
|---|--|-------------------------|-----------------------------|
| | | senza indotto turistico | con indotto turistico |
| A=B+C | <i>Produzione effettiva al costo dei fattori</i> | 1.415 | 1.415 |
| B | <i>Valore aggiunto al costo dei fattori</i> (Valore della retribuzione dei fattori produttivi e degli ammortamenti; comprende i salari, gli stipendi, i contributi sociali e gli altri redditi) | 565 | 565 |
| C | <i>Costi intermedi</i> (Consumi intermedi di beni e servizi necessari alla produzione e forniti da unità produttive di altre branche) di cui da branche marittime | 850 35 | 850 35 |
| D | <i>Importazioni CIF</i> (Valore di beni e servizi importati dal settore) | 295 | 295 |
| E | <i>Costi di distribuzione e indotto turistico</i> (Incremento di valore delle risorse dovuto alla sua collocazione sul mercato e all'indotto turistico) di cui: Margini di commercio Margini di trasporto Indotto turistico | 230 210 20 0 | 3.750 210 20 3.520 |
| F | <i>Altro</i> Comprende: le imposte nette sulla produzione (imposte indirette meno contributi, imposte sulle importazioni e l'iva gravante sulle risorse) | -10 | -10 |
| G=A+D+E+F | <i>Risorse ai prezzi di mercato</i> (Valore complessivo dei beni e servizi generati dal settore) | 1.930 | 5.450 |
| RAPPORTI CARATTERISTICI | | | |
| H=C/B | Costi intermedi/valore aggiunto c.f. | 1,504 | 1,504 |
| I=B/A | Valore aggiunto c.f./produzione c.f. | 0,399 | 0,399 |
| J=C/A | Coefficiente tecnico (costi intermedi/prod. c.f.) | 0,601 | 0,601 |
| K=D/G | Coefficienti di importazione | 0,153 | 0,054 |
| MISURE DI IMPATTO | | | |
| L=1-K | Impatto diretto sulla produzione | 0,847 | 0,946 |
| M=L/(1-J) | Impatto totale sulla produzione | 2,122 | 2,369 |
| N=E/A | Impatto a valle | 0,163 | 2,650 |
| O=M+N | Moltiplicatore (impatto a monte e a valle) | 2,284 | 5,019 |

Fonte: Censis, 2002

Tab. 2.11.b - Il conto economico degli impieghi nel settore della nautica da diporto, 2000 (milioni di euro correnti)

| Aggregati del conto economico degli impieghi | | Nautica da diporto | |
|--|---|-------------------------|-----------------------|
| | | senza indotto turistico | con indotto turistico |
| a | <i>Consumi intermedi</i> (Valore dei beni e servizi venduti ad altre branche per essere utilizzati nei propri processi) | 0 | 0 |
| b | <i>Consumi finali</i> (Valore dei beni e servizi impiegati per soddisfare direttamente i bisogni umani) | 680 | 4.200 |
| | di cui: Consumi delle famiglie | 680 | 4.200 |
| | Consumi P.A. | 0 | 0 |
| | Consumi I.S.V. | 0 | 0 |
| c | <i>Investimenti fissi lordi</i> (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) | 20 | 20 |
| d | <i>Variazione delle scorte</i> (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) | -90 | -90 |
| e | Esportazioni (Valore dei beni e servizi venduti ad unità non residenti) | 1.320 | 1.320 |
| f=b+c+d+e | Impieghi finali | 1.930 | 5.450 |
| G=a+f | Totale impieghi | 1.930 | 5.450 |
| h=e/G | Coefficiente di esportazione | 0,684 | 0,242 |

Fonte: Censis, 2002

Tab. 2.11.c - Le unità di lavoro (Ula) nel settore della nautica da diporto, 2000

| Unità di lavoro per tipo | | Nautica da diporto | |
|--------------------------------|--|-------------------------|-----------------------|
| | | senza indotto turistico | con indotto turistico |
| a | <i>Ula dirette</i> (unità di lavoro direttamente utilizzate dal settore) | 10.400 | 10.400 |
| b | <i>Ula a monte</i> (unità di lavoro utilizzate nella produzione dei beni e servizi acquistati dal settore per la propria produzione) di cui in branche marittime | 7.390 | 7.390 |
| 290 | | | 290 |
| c | <i>Ula a valle</i> (unità di lavoro utilizzate nella distribuzione dei beni e servizi prodotti dal settore) di cui: Commercio | 3.430 | 64.430 |
| | Trasporti | 3.230 | 3.230 |
| | Indotto turistico | 200 | 200 |
| | | 0 | 61.000 |
| d=a+b+c | Totale unità di lavoro | 21.220 | 82.220 |
| MISURE DI IMPATTO | | | |
| e=b/a | Impatto a monte | 0,711 | 0,711 |
| f=c/a | Impatto a valle | 0,330 | 6,195 |
| g=1+e+f | Moltiplicatore (impatto a monte e a valle) | 2,040 | 7,906 |
| RAPPORTI CARATTERISTICI | | | |
| Prod./Ula dir. | Produzione c.f. per addetto (migliaia di euro correnti) | 136 | - |
| V.a./Ula dir. | Valore aggiunto c.f. per addetto (migliaia di euro correnti) | 54 | - |

Fonte: Censis, 2002

Tab. 2.12.a - Il conto economico delle risorse del settore della pesca, 2000 (milioni di euro correnti)

| Aggregati del conto economico delle risorse | | Pesca |
|---|---|-----------------------|
| A=B+C | <i>Produzione effettiva al costo dei fattori</i> | 1.360 |
| B | <i>Valore aggiunto al costo dei fattori</i> (Valore della retribuzione dei fattori produttivi e degli ammortamenti; comprende i salari, gli stipendi, i contributi sociali e gli altri redditi) | 1.030 |
| C | <i>Costi intermedi</i> (Consumi intermedi di beni e servizi necessari alla produzione e forniti da unità produttive di altre branche) di cui da branche marittime | 330 65 |
| D | <i>Importazioni CIF</i> (Valore di beni e servizi importati dal settore) | 650 |
| E | <i>Costi di distribuzione</i> (Incremento di valore delle risorse dovuto alla sua collocazione sul mercato) di cui: Margini di commercio Margini di trasporto | 1.520 1.350 170 |
| F | <i>Altro</i> Comprende: le imposte nette sulla produzione (imposte indirette meno contributi, imposte sulle importazioni e l'Iva gravante sulle risorse) | 45 |
| G=A+D+E+F | <i>Risorse ai prezzi di mercato</i> (Valore complessivo dei beni e servizi generati dal settore) | 3.575 |
| RAPPORTI CARATTERISTICI | | |
| H=C/B | Costi intermedi/valore aggiunto c.f. | 0,320 |
| I=B/A | Valore aggiunto c.f./produzione c.f. | 0,757 |
| J=C/A | Coefficiente tecnico (costi intermedi/prod. c.f.) | 0,243 |
| K=D/G | Coefficiente di importazione | 0,182 |
| MISURE DI IMPATTO | | |
| L=1-K | Impatto diretto sulla produzione | 0,818 |
| M=L/(1-J) | Impatto totale sulla produzione | 1,080 |
| N=E/A | Impatto a valle | 1,118 |
| O=M+N | Moltiplicatore (impatto a monte e a valle) | 2,198 |

Fonte: Censis, 2002

Tab. 2.12.b - Il conto economico degli impieghi del settore della pesca, 2000 (milioni di euro correnti)

| Aggregati del conto economico degli impieghi | | Pesca |
|--|---|--------------------------|
| a | <i>Consumi intermedi</i> (Valore dei beni e servizi venduti ad altre branche per essere utilizzati nei propri processi) | 275 |
| b | <i>Consumi finali</i> (Valore dei beni e servizi impiegati per soddisfare direttamente i bisogni umani) di cui: Consumi delle famiglie Consumi P.A. Consumi I.S.V. | 3.100 3.100 0 0 |
| c | <i>Investimenti fissi lordi</i> (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) | 30 |
| d | <i>Variazione delle scorte</i> (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) | 0 |
| e | <i>Esportazioni</i> (Valore dei beni e servizi venduti ad unità non residenti) | 170 |
| f=b+c+d+e | Impieghi finali | 3.300 |
| G=a+f | Totale impieghi | 3.575 |
| h=e/G | Coefficiente di esportazione | 0,048 |

Fonte: Censis, 2002

Tab. 2.12.c - Le unità di lavoro (Ula) nel settore della pesca, 2000

| Unità di lavoro per tipo | | Pesca |
|--------------------------------|--|---------------------------|
| a | <i>Ula dirette</i> (unità di lavoro direttamente utilizzate dal settore) | 63.300 |
| b | <i>Ula a monte</i> (unità di lavoro utilizzate nella produzione dei beni e servizi acquistati dal settore per la propria produzione) di cui in branche marittime | 2.500 850 |
| c | <i>Ula a valle</i> (unità di lavoro utilizzate nella distribuzione dei beni e servizi prodotti dal settore) di cui: Commercio Trasporti | 23.050 20.650 2.400 |
| d=a+b+c | Totale unità di lavoro | 88.850 |
| MISURE DI IMPATTO | | |
| e=b/a | Impatto a monte | 0,039 |
| f=c/a | Impatto a valle | 0,364 |
| g=1+e+f | Moltiplicatore (impatto a monte e a valle) | 1,404 |
| RAPPORTI CARATTERISTICI | | |
| Prod./Ula dir. | Produzione c.f. per addetto (migliaia di euro correnti) | 21 |
| V.a./Ula dir. | Valore aggiunto c.f. per addetto (migliaia di euro correnti) | 16 |

Fonte: Censis, 2002

2.1.3. I conti economici dell'industria marittima: confronto fra il 1992 e il 2000

La ricostruzione dei conti economici dell'industria marittima è avvenuta utilizzando la "tavola intersettoriale dell'economia italiana" (tavola *input-output*) dell'anno 1992 (per un approfondimento sulla metodologia usata si rimanda al paragrafo 2.2.4). Da una lettura per colonne della tavola si ottiene la struttura al 1992 del conto delle risorse per ciascuna delle 92 branche dell'economia nazionale, mentre da una lettura per righe si ricava la struttura del conto degli impieghi. Per questo motivo le stime effettuate per l'anno 2000 sono qui confrontate con i dati *certi* relativi al 1992. Per quel che riguarda la dimensione occupazionale dei settori al 1992, i dati delle Ula dirette sono quelli riportati nei "Conti economici nazionali", mentre quelli relativi alle Ula a monte e a valle sono stati stimati seguendo la stessa metodologia usata per le stime al 2000 (anche in questo caso per approfondimenti si rimanda al paragrafo 2.2.5).

Nella tabella 2.13 sono indicate le principali caratteristiche dei settori dell'industria marittima al 1992. Per rendere il confronto fra i due anni più immediato la tabella 2.13 è stata presentata con la medesima struttura della

tabella 2.5 (in cui venivano riportate le stime dell'industria marittima al 2000). Sempre per facilitare il confronto, i dati della tab. 2.13 e delle tabb. 2.14-17, originariamente in lire, sono stati convertiti in euro.

Un'ulteriore precisazione è necessaria prima di passare al commento dell'evoluzione dei conti economici dell'industria marittima. La voce "Costruzioni navali" della tabella 2.13 e delle tabelle 2.16.a-b deve essere intesa e quindi confrontata con la cantieristica mercantile e la nautica da diporto considerate congiuntamente. Più nel dettaglio la stima riportata nella tabella 2.13 tiene conto anche dell'indotto derivante dal turismo nautico: a valle della nautica si sono considerati 2.790 milioni di euro e 56.000 unità di lavoro. La stima della tab. 2.16, viceversa, è al netto di tale componente.

Negli otto anni considerati il Pil complessivo dell'industria marittima al netto delle duplicazioni è cresciuto (a prezzi correnti) del 43%. Le caratteristiche strutturali dei comparti che emergono sono quelle già descritte per l'anno 2000. Ad esempio, già nel 1992 era predominante la dimensione

Tab. 2.13 - Alcune caratteristiche dei diversi settori dell'industria marittima, 1992

| | Risorse e impieghi | | | | |
|---|----------------------|-------------------------|--------------------|-------------------------|----------------|
| | Pil (mln di euro) | Coefficiente tecnico | Impatto a valle | Export (mln di euro) | Moltiplicatore |
| Trasporti marittimi | 7.445 | 0,688 | -0,076 (*) | 6.235 | 3,075 |
| Attività ausiliarie dei trasporti marittimi | 2.185 | 0,550 | 0,000 | 110 | 2,025 |
| Costruzioni navali (con indotto tur.) (1) | 5.785 | 0,638 | 0,934 | 300 | 3,453 |
| Pesca | 2.990 | 0,247 | 1,111 | 55 | 2,269 |
| Totale (al netto delle duplicazioni) (2) | 16.925 | 0,574 | 0,291 | 6.700 | 2,465 |

| | Unità di lavoro (Ula) | | | Totale | Moltiplicatore |
|---|-----------------------|---------|------------|---------|----------------|
| | Dirette | A monte | A valle | | |
| Trasporti marittimi | 27.740 | 52.170 | -4.600 (*) | 75.310 | 2,715 |
| Attività ausiliarie dei trasporti marittimi | 22.880 | 16.200 | 0 | 39.080 | 1,708 |
| Costruzioni navali (con indotto tur.) (1) | 34.100 | 24.910 | 59.820 | 118.830 | 3,485 |
| Pesca | 82.700 | 3.640 | 33.570 | 119.910 | 1,450 |
| Totale (al netto delle duplicazioni) (2) | 167.420 | 80.580 | 88.790 | 336.790 | 2,012 |

(*) Si tratta di una posta negativa, in quanto i trasporti marittimi risultano un settore venditore e non acquirente di servizi a valle.

(**) Per consentire il confronto fra il 1992 e il 2000 si è utilizzato l'euro, anche se non ancora in vigore.

(1) Comprende la stima dell'indotto del turismo nautico: a valle della nautica da diporto si sono considerati 2.790 milioni di euro e 56.000 Ula.

(2) Il totale non corrisponde alla somma dei cinque settori. Infatti la somma dei costi intermedi - nella prima tabella - e delle Ula a monte - nella seconda tabella - è stata considerata al netto delle duplicazioni derivanti dagli scambi interni fra i settori.

Fonte: Censis, 2002

produttiva dei trasporti marittimi (più del 40% del Pil totale) e la sua vocazione all'export (più del 90% delle esportazioni totali). In termini occupazionali si è passati da 336.790 Ula totali del 1992 a 310.540 del 2000. Questa flessione, oltre a una riorganizzazione della forza lavoro all'interno dei singoli settori, è stata causata in larga misura dalla diminuzione delle Ula dirette del settore della pesca che da 82.700 unità sono scese a 63.300.

Trasporti marittimi

Oltre a essere il settore con la dimensione produttiva più consistente è anche quello che negli otto anni ha presentato la maggiore vivacità economica, con un valore complessivo dei beni e servizi generati che è cresciuto in termini nominali del 69%. Le misure di impatto diretto e a valle sono pressoché rimaste invariate, mentre si registra una lieve diminuzione nell'impatto a monte che quindi si riflette sul moltiplicatore totale del settore che da 3,075 si riduce a 2,708. Tale flessione è imputabile a una riorganizzazione interna del settore che in questi anni ha diminuito la sua dipendenza di beni e servizi necessari alla produzione e forniti da unità produttive di altre branche. In altri termini è aumentato il valore aggiunto del settore, ovvero il processo produttivo dei trasporti marittimi è diventato più "autosufficiente".

Complessivamente le unità di lavoro sono aumentate, passando da 75.310 a 81.510. Le variazioni percentuali più consistenti si riscontrano per le Ula a monte (+17%) e soprattutto per quelle a valle (+35%). Anche il moltiplicatore delle Ula è cresciuto passando da 2,715 a 3,041. Particolarmente elevata infine, anche in termini assoluti rispetto agli altri settori dell'industria marittima, la produttività del comparto. In otto anni sia la produzione per addetto che il valore aggiunto per addetto medio annuo si sono duplicati (a prezzi correnti) passando rispettivamente da 295.000 a 518.000 e da 92.000 a 182.000 euro.

Attività ausiliarie dei trasporti marittimi

Trattandosi di un comparto strettamente connesso a quello dei trasporti marittimi, anch'esso è stato caratterizzato da una notevole crescita (+58% le risorse ai prezzi di mercato) e da una riorganizzazione simile a quella descritta sopra. Le misure di impatto e il moltiplicatore di questo comparto presentano infatti le stesse dinamiche di quelle dei trasporti marittimi: lieve flessione per l'impatto a monte che si riflette sul moltiplicatore del reddito, che passa da 2,025 a 1,826.

Anche dal punto di vista occupazionale si registra un aumento delle Ula totali (+14%), interamente attribuibile al maggior numero di occupati diret-

tamente dal settore (+5.630 unità). Sebbene di minore intensità rispetto ai trasporti, comunque rilevanti gli incrementi di produttività riscontrati: +29% la produzione per addetto e +43% il valore aggiunto per addetto.

Costruzioni navali

Non è stato possibile confrontare separatamente le stime al 2000 con quelle al 1992 per la cantieristica mercantile e per la nautica da diporto. I dati di questi due settori relativi al 2000 sono infatti stati estrapolati entrambi dalla branca 49 “Costruzioni navali” della “tavola intersettoriale dell’economia italiana”. Pertanto non disponendo per il 1992 di valori disgiunti per i due settori, per il confronto si sono sommate le stime al 2000. I dati del 1992 non comprendono quindi né gli accessori né i motori della nautica da diporto. Inoltre i valori riportati per entrambi gli anni, sono al netto dell’indotto derivante dal turismo nautico.

Partendo da queste precisazioni si registra una notevole crescita anche per questo comparto allargato: +38% l’incremento del valore dei beni e servizi generati dal settore. Notevole anche l’aumento riscontrato per il moltiplicatore che da 2,385 sale a 2,914. Ancora una volta questa variazione è causata da mutamenti avvenuti all’interno del processo produttivo (principalmente dall’incremento dell’impatto a monte).

La ristrutturazione in atto già da tempo nel settore delle costruzioni navali e in particolare in quello della cantieristica mercantile si riscontra soprattutto nell’evoluzione della dimensione occupazionale. Le Ula totali, infatti sono diminuite, passando da 62.830 a 53.870; tale mutamento è imputabile quasi interamente al calo delle Ula dirette (-8.200 unità). Come per i trasporti e gli ausiliari ai trasporti, anche per questo comparto allargato si registra un incremento di produttività del fattore lavoro: la produzione per addetto è aumentata in termini nominali del 67%, mentre il valore aggiunto per addetto del 35%.

Pesca

Per questo settore i valori riportati, sia al 1992 che al 2000, sono stati quasi interamente desunti da fonti statistiche ufficiali. Inoltre è l’unico caso in cui vi è una perfetta corrispondenza fra la branca della “Tavola intersettoriale dell’economia italiana” e il comparto della pesca.

Fra i settori dell’industria marittima è quello che, sebbene presenti molteplici potenzialità, non riesce a svilupparsi come potrebbe. In termini nominali infatti in otto anni i beni e servizi generati dal settore sono cresciuti soltanto poco più del 4%. Poiché la produzione nazionale non riesce a

emergere e a soddisfare la crescente richiesta di prodotti della pesca, la domanda è stata soddisfatta da prodotti esteri (coefficiente di importazione che da 0,128 è cresciuto a 0,182). Anche l'impatto a monte è diminuito passando da 0,286 a 0,262. Un impatto diretto e a monte in calo (congiuntamente a uno a valle pressoché stazionario) hanno fatto sì che anche il moltiplicatore del reddito si riducesse, passando da 2,269 a 2,198.

Come già accennato il brusco calo delle Ula totali del comparto ittico (-31.060 unità) è stato causato quasi per intero dalla diminuzione delle Ula dirette (-19.400 unità) e da quelle a valle (-10.520 unità). Ciò è dovuto a una grande riorganizzazione del settore, che sta tentando di uscire dalla situazione di stasi che lo ha caratterizzato negli ultimi anni. In termini di produttività del lavoro, infatti, sebbene in termini assoluti sia la più bassa fra i settori dell'industria marittima, si registra un incremento di rilievo: +24% la produzione per addetto e +23% il valore aggiunto per addetto.

Tab. 2.14.a - Il conto economico delle risorse nel settore dei trasporti marittimi (milioni di euro correnti*)

| Principali aggregati del conto economico delle risorse | Trasporti marittimi | |
|--|---------------------|--------|
| | 1992 | 2000 |
| <i>Produzione effettiva al costo dei fattori</i> | 8.190 | 13.870 |
| di cui: Valore aggiunto al costo dei fattori (Valore della retribuzione dei fattori produttivi e degli ammortamenti; comprende i salari, gli stipendi, i contributi sociali e gli altri redditi) | 2.555 | 4.890 |
| Costi intermedi (Consumi intermedi di beni e servizi necessari alla produzione e forniti da unità produttive di altre branche) | 5.635 | 8.980 |
| <i>Risorse ai prezzi di mercato</i> (Valore complessivo dei beni e servizi generati dal settore) | 7.585 | 12.835 |
| MISURE DI IMPATTO | | |
| Impatto diretto sulla produzione | 0,983 | 0,981 |
| Impatto totale sulla produzione | 3,151 | 2,782 |
| Impatto a valle | -0,076 | -0,074 |
| Moltiplicatore (impatto a monte e a valle) | 3,075 | 2,708 |

(*) Per consentire il confronto fra il 1992 e il 2000 si è utilizzato l'euro, anche se non ancora in vigore
Fonte: Censis, 2002

Tab. 2.14.b - Le unità di lavoro (Ula) nel settore dei trasporti marittimi

| Unità di lavoro per tipo | Trasporti marittimi | |
|--|---------------------|--------|
| | 1992 | 2000 |
| <i>Ula dirette</i> (unità di lavoro direttamente utilizzate dal settore) | 27.740 | 26.800 |
| <i>Ula a monte</i> (unità di lavoro utilizzate nella produzione dei beni e servizi acquistati dal settore per la propria produzione) | 52.170 | 60.930 |
| <i>Ula a valle</i> (unità di lavoro utilizzate nella distribuzione dei beni e servizi prodotti dal settore) | -4.600 | -6.220 |
| Totale unità di lavoro | 75.310 | 81.510 |
| MISURE DI IMPATTO | | |
| Impatto a monte | 1,881 | 2,274 |
| Impatto a valle | -0,166 | -0,232 |
| Moltiplicatore (impatto a monte e a valle) | 2,715 | 3,041 |
| RAPPORTI CARATTERISTICI | | |
| Produzione c.f. per addetto (migliaia di euro correnti*) | 295 | 518 |
| Valore aggiunto c.f. per addetto (migliaia di euro correnti) | 92 | 182 |

(*) Per consentire il confronto fra il 1992 e il 2000 si è utilizzato l'euro, anche se non ancora in vigore
Fonte: Censis, 2002

Tab. 2.15.a - Il conto economico delle risorse nel settore delle attività ausiliarie dei trasporti marittimi (*) (milioni di euro correnti)**

| Principali aggregati del conto economico delle risorse | Attività ausiliarie dei trasporti marittimi | |
|---|---|-------|
| | 1992 | 2000 |
| <i>Produzione effettiva al costo dei fattori</i> | 2.135 | 3.375 |
| di cui: Valore aggiunto al costo dei fattori (Valore della retribuzione dei fattori produttivi e degli ammortamenti; comprende i salari, gli stipendi, i contributi sociali e gli altri redditi) | 960 | 1.685 |
| Costi intermedi (Consumi intermedi di beni e servizi necessari alla produzione e forniti da unità produttive di altre branche) | 1.175 | 1.690 |
| <i>Risorse ai prezzi di mercato</i> (Valore complessivo dei beni e servizi generati dal settore) | 2.400 | 3.790 |
| MISURE DI IMPATTO | | |
| Impatto diretto sulla produzione | 0,910 | 0,912 |
| Impatto totale sulla produzione | 2,025 | 1,826 |
| Impatto a valle | 0,000 | 0,000 |
| Moltiplicatore (impatto a monte e a valle) | 2,025 | 1,826 |

(*) Terminalisti, agenti marittimi, spedizionieri ed altri servizi ausiliari dei trasporti marittimi

(**) Per consentire il confronto fra il 1992 e il 2000 si è utilizzato l'euro, anche se non ancora in vigore
Fonte: Censis, 2002

Tab. 2.15.b - Le unità di lavoro (Ula) nel settore delle attività ausiliarie dei trasporti marittimi (*)

| Unità di lavoro per tipo | Attività ausiliarie dei trasporti marittimi | |
|--|---|--------|
| | 1992 | 2000 |
| <i>Ula dirette</i> (unità di lavoro direttamente utilizzate dal settore) | 22.880 | 28.240 |
| <i>Ula a monte</i> (unità di lavoro utilizzate nella produzione dei beni e servizi acquistati dal settore per la propria produzione) | 16.200 | 16.220 |
| <i>Ula a valle</i> (unità di lavoro utilizzate nella distribuzione dei beni e servizi prodotti dal settore) | 0 | 0 |
| Totale unità di lavoro | 39.080 | 44.460 |
| MISURE DI IMPATTO | | |
| Impatto a monte | 0,708 | 0,574 |
| Impatto a valle | 0,000 | 0,000 |
| Moltiplicatore (impatto a monte e a valle) | 1,708 | 1,574 |
| RAPPORTI CARATTERISTICI | | |
| Produzione c.f. per addetto (migliaia di euro correnti**) | 93 | 120 |
| Valore aggiunto c.f. per addetto (migliaia di euro correnti) | 42 | 60 |

(*) Terminalisti, agenti marittimi, spedizionieri ed altri servizi ausiliari dei trasporti marittimi
 (**) Per consentire il confronto fra il 1992 e il 2000 si è utilizzato l'euro, anche se non ancora in vigore
 Fonte: Censis, 2002

Tab. 2.16.a - Il conto economico delle risorse nel settore delle costruzioni navali (*) (milioni di euro correnti)**

| Principali aggregati del conto economico delle risorse | Costruzioni navali | |
|---|--------------------|-------|
| | 1992 | 2000 |
| <i>Produzione effettiva al costo dei fattori</i> | 3.175 | 4.005 |
| di cui: Valore aggiunto al costo dei fattori (Valore della retribuzione dei fattori produttivi e degli ammortamenti; comprende i salari, gli stipendi, i contributi sociali e gli altri redditi) | 1.150 | 1.185 |
| Costi intermedi (Consumi intermedi di beni e servizi necessari alla produzione e forniti da unità produttive di altre branche) | 2.025 | 2.820 |
| <i>Risorse ai prezzi di mercato</i> (Valore complessivo dei beni e servizi generati dal settore) | 3.550 | 4.910 |
| MISURE DI IMPATTO | | |
| Impatto diretto sulla produzione | 0,844 | 0,845 |
| Impatto totale sulla produzione | 2,329 | 2,857 |
| Impatto a valle | 0,055 | 0,057 |
| Moltiplicatore (impatto a monte e a valle) | 2,385 | 2,914 |

(*) Nel 2000 sono compresi gli accessori e i motori della nautica da diporto, non compresi nel dato del 1992
 (**) Per consentire il confronto fra il 1992 e il 2000 si è utilizzato l'euro, anche se non ancora in vigore
 Fonte: Censis, 2002

Tab. 2.16.b - Le unità di lavoro (Ula) nel settore delle costruzioni navali

| Unità di lavoro per tipo | Costruzioni navali | |
|--|--------------------|--------|
| | 1992 | 2000 |
| <i>Ula dirette</i> (unità di lavoro direttamente utilizzate dal settore) | 34.100 | 25.900 |
| <i>Ula a monte</i> (unità di lavoro utilizzate nella produzione dei beni e servizi acquistati dal settore per la propria produzione) | 24.910 | 24.540 |
| <i>Ula a valle</i> (unità di lavoro utilizzate nella distribuzione dei beni e servizi prodotti dal settore) | 3.820 | 3.430 |
| Totale unità di lavoro | 62.830 | 53.870 |
| MISURE DI IMPATTO | | |
| Impatto a monte | 0,730 | 0,947 |
| Impatto a valle | 0,112 | 0,132 |
| Moltiplicatore (impatto a monte e a valle) | 1,843 | 2,080 |
| RAPPORTI CARATTERISTICI | | |
| Produzione c.f. per addetto (migliaia di euro correnti**) | 93 | 155 |
| Valore aggiunto c.f. per addetto (migliaia di euro correnti) | 34 | 46 |

(*) Nel 2000 sono compresi gli accessori e i motori della nautica da diporto, non compresi nel dato del 1992

(**) Per consentire il confronto fra il 1992 e il 2000 si è utilizzato l'euro, anche se non ancora in vigore

Fonte: Censis, 2002

Tab. 2.17.a - Il conto economico delle risorse del settore della pesca (milioni di euro correnti*)

| Principali aggregati del conto economico delle risorse | Pesca | |
|--|-------|-------|
| | 1992 | 2000 |
| <i>Produzione effettiva al costo dei fattori</i> | 1.395 | 1.360 |
| di cui: Valore aggiunto al costo dei fattori (Valore della retribuzione dei fattori produttivi e degli ammortamenti; comprende i salari, gli stipendi, i contributi sociali e gli altri redditi) | 1.050 | 1.030 |
| Costi intermedi (Consumi intermedi di beni e servizi necessari alla produzione e forniti da unità produttive di altre branche) | 345 | 330 |
| <i>Risorse ai prezzi di mercato</i> (Valore complessivo dei beni e servizi generati dal settore) | 3.430 | 3.575 |
| MISURE DI IMPATTO | | |
| Impatto diretto sulla produzione | 0,872 | 0,818 |
| Impatto totale sulla produzione | 1,158 | 1,080 |
| Impatto a valle | 1,111 | 1,118 |
| Moltiplicatore (impatto a monte e a valle) | 2,269 | 2,198 |

(*) Per consentire il confronto fra il 1992 e il 2000 si è utilizzato l'euro, anche se non ancora in vigore

Fonte: Censis, 2002

Tab. 2.17.b - Le unità di lavoro (Ula) nel settore della pesca

| Unità di lavoro per tipo | Pesca | |
|--|---------|--------|
| | 1992 | 2000 |
| <i>Ula dirette</i> (unità di lavoro direttamente utilizzate dal settore) | 82.700 | 63.300 |
| <i>Ula a monte</i> (unità di lavoro utilizzate nella produzione dei beni e servizi acquistati dal settore per la propria produzione) | 3.640 | 2.500 |
| <i>Ula a valle</i> (unità di lavoro utilizzate nella distribuzione dei beni e servizi prodotti dal settore) | 33.570 | 23.050 |
| Totale unità di lavoro | 119.910 | 88.850 |
| MISURE DI IMPATTO | | |
| Impatto a monte | 0,044 | 0,039 |
| Impatto a valle | 0,406 | 0,364 |
| Moltiplicatore (impatto a monte e a valle) | 1,450 | 1,404 |
| RAPPORTI CARATTERISTICI | | |
| Produzione c.f. per addetto (migliaia di euro correnti*) | 17 | 21 |
| Valore aggiunto c.f. per addetto (migliaia di euro correnti) | 13 | 16 |

(*) Per consentire il confronto fra il 1992 e il 2000 si è utilizzato l'euro, anche se non ancora in vigore
Fonte: Censis, 2002

2.1.4 I conti economici degli altri settori del comparto marittimo per il 2000

Per poter valutare l'entità complessiva delle attività marittime italiane in questo "Secondo rapporto sull'economia del mare", accanto ai cinque settori dell'industria marittima, sono stati stimati gli aggregati economici e occupazionali anche della *Marina Militare*, delle *Capitanerie di porto* e dell'*Auto-rità portuale*. È bene precisare che per allargare l'analisi anche a questi "comparti" marittimi si è dovuto fare uno sforzo concettuale e tecnico per rendere omogenei e confrontabili tali stime con quelle dell'industria marittima. Inoltre, non trattandosi di settori in senso stretto, ovvero di attività che producono beni e servizi destinati alla vendita sul mercato, le stime di seguito riportate vanno interpretate solo come un primo tentativo di quantificare in termini monetari il contributo di questi "settori" al complesso delle attività marittime italiane.

Marina Militare

Prima di passare a descrivere gli aggregati della Marina Militare è bene sottolineare che le stime riportate nella tab. 2.18.a sono state desunte dal bilancio consuntivo dell'anno 2000. Pertanto esse non tengono conto del

contributo non quantificabile in termini monetari, ma preziosissimo che la Marina Militare fornisce al Paese sotto forma di difesa, polizia e servizi quali l'idrografia, la gestione dei fari, ecc.

Nello schema contabile adottato, si è partiti quindi dall'assunzione che il bilancio consuntivo sia pari alle risorse ai prezzi di mercato (che a loro volta coincidono con la produzione effettiva al costo dei fattori poiché le importazioni e i costi di distribuzione sono nulli). I 2.225 milioni di euro di "produzione" sono quindi stati ripartiti fra il valore aggiunto (1.455 milioni di euro), assimilabile alle spese di esercizio e di personale e i costi intermedi (770 milioni di euro) interpretabili invece come le spese di ammodernamento e rinnovamento, ossia di investimento. Da questa suddivisione emerge che la Marina Militare nel 2000 ha destinato agli investimenti il 34,6% delle spese totali (coefficiente tecnico pari a 0,346) e la restante parte - 65,4% - a spese correnti di gestione. Nel conto economico degli impieghi i 2.225 milioni di euro di "produzione" sono stati attribuiti interamente ai "Consumi finali della pubblica amministrazione".

Il moltiplicatore (pari a 1,529), da prendere con tutte le precauzioni del caso, deriva da un impatto diretto unitario e un impatto a monte pari a 0,529. Quindi sebbene la Marina Militare non generi ricchezza a valle dei propri "processi produttivi", contribuisce intensivamente alla formazione del reddito nazionale: per ogni 100 euro aggiuntivi destinati alla Marina Militare essa mette in moto complessivamente una "produzione" di 152,90 euro.

Le unità di lavoro totali (42.540 unità, tab. 2.18.b) sono in larga misura costituite dalle Ula direttamente utilizzate dalla Marina Militare (34.950 unità). Quest'ultime sono state calcolate considerando soltanto il personale militare (al netto di quello in formazione). Viceversa le 7.590 Ula a monte corrispondono alla forza lavoro attivata indirettamente in quei settori (principalmente la cantieristica mercantile) che producono beni e servizi necessari alla Marina Militare. Il moltiplicatore dell'occupazione, pari a 1,217, infine permette di valutare la capacità di creare nuova forza lavoro della Marina Militare: un aumento di 100 unità del personale militare attiva più di altri 20 posti di lavoro nei settori a monte.

Capitanerie di porto

Le precauzioni e la cautela con cui si è suggerito di interpretare i dati della Marina Militare valgono anche per le Capitanerie di porto. Inoltre la metodologia usata per il calcolo degli aggregati economici è simile a quella appena descritta per la Marina Militare.

Anche in questo caso le risorse ai prezzi di mercato (pari a 325 milioni di

euro, tab. 2.19.a) coincidono con la produzione effettiva al costo dei fattori, poiché le importazioni e i costi di distribuzione sono nulli. Più nel dettaglio la “produzione” è costituita da 230 milioni di euro di valore aggiunto (spese correnti quali i salari, gli stipendi, ecc.) e da 95 milioni di costi intermedi (investimenti). L’intero valore della “produzione” si ritrova nel conto economico degli impieghi alla voce “Consumi finali della pubblica amministrazione”. Considerando congiuntamente l’impatto diretto sulla produzione (unitario), quello monte (pari a 0,413) e quello a valle (nullo) si ottiene il moltiplicatore del reddito per le Capitanerie di porto: per ogni 100 euro di domanda aggiuntiva diretta verso questo “settore” vengono creati 141,30 euro di produzione nel complesso dell’economia italiana.

Le unità di lavoro dirette, stimate in 5.440 unità, sono state calcolate partendo dal personale militare in servizio permanente delle Capitanerie di porto al 31 dicembre 2000 (tab. 2.19.b). A queste vanno poi aggiunte le 960 Ula attivate a monte, ovvero in quei settori che producono beni e servizi necessari alle Capitanerie di porto. Dal moltiplicatore dell’occupazione (pari a 1,176) si deduce l’impatto che le Capitanerie di porto possono avere sul mercato del lavoro: un aumento di 100 unità del personale genera circa 18 ulteriori posti di lavoro nei settori a monte.

Autorità portuale

Sebbene si possa sembrare prolissi e ridondanti, si sottolinea ancora una volta la cautela con cui queste stime vanno lette e interpretate. I dati riportati (tab. 2.20.a e 2.20.b) si riferiscono alle 21 Autorità portuali⁵ istituite all’anno 2000 (attualmente 23) associate ad Assoporti. La produzione al costo dei fattori, per gli stessi motivi sopra citati per la Marina Militare e le Capitanerie di porto, coincide con le risorse ai prezzi di mercato (85 milioni di euro). La quota attribuibile al valore aggiunto ammonta a 60 milioni di euro, mentre quella relativa ai costi intermedi a 25 milioni di euro. Dal coefficiente tecnico (pari a 0,294) e pertanto dal suo complemento a uno si deduce una struttura del settore relativamente “autosufficiente”. Nel conto economico degli

5. Si tratta di enti pubblici non economici che non esercitano attività imprenditoriale in senso proprio. Pertanto gli aggregati indicati nel Conto Economico delle risorse e degli impieghi, concepiti in funzione delle imprese dell’industria marittima, oltreché in taluni casi non rilevati dalla presente indagine, non sono immediatamente adattabili a tali enti. A titolo esemplificativo si consideri che non si è tenuto conto degli investimenti effettuati dalle Autorità portuali con risorse proprie, con risorse dello Stato o di altri enti pubblici per interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria e, in particolare a partire dall’anno 2000, per la realizzazione di nuove opere. Benché non quantificabili si ritiene ciò incida anche in modo significativo sulle Ula indirettamente attivate.

impieghi, come nei due casi sopra descritti, il valore complessivo dei beni e servizi generati dal settore si ritrova per intero alla voce “Consumi finali della pubblica amministrazione”.

Infine, l’Autorità portuale utilizza direttamente 1.200 Ula e indirettamente ne attiva a monte altre 130, per un totale di 1.330 unità (tab. 2.20.b). Il moltiplicatore dell’occupazione così ottenuto è pari a 1,108.

Tab. 2.18.a - Il conto economico delle risorse e degli impieghi della Marina Militare Italiana (milioni di euro correnti), 2000

| Aggregati del conto economico delle risorse | | Marina Militare |
|---|--|-----------------|
| A=B+C | <i>Produzione effettiva al costo dei fattori</i> | 2.225 |
| B | <i>Valore aggiunto al costo dei fattori</i> (Valore della retribuzione dei fattori produttivi e degli ammortamenti; comprende i salari, gli stipendi, i contributi sociali e gli altri redditi) | 1.455 |
| C | <i>Costi intermedi</i> (Consumi intermedi di beni e servizi necessari alla produzione e forniti da unità produttive di altre branche) | 770 |
| D | <i>Importazioni CIF</i> | 0 |
| E | <i>Costi di distribuzione</i> | 0 |
| G=A+D+E | <i>Risorse ai prezzi di mercato</i> (Valore complessivo dei beni e servizi generati dal settore) | 2.225 |
| RAPPORTI CARATTERISTICI | | |
| H=C/B | Costi intermedi/valore aggiunto c.f. | 0,529 |
| I=B/A | Valore aggiunto c.f./produzione c.f. | 0,654 |
| J=C/A | Coefficiente tecnico (costi intermedi/prod. c.f.) | 0,346 |
| K=D/G | Coefficiente di importazione | 0,000 |
| MISURE DI IMPATTO | | |
| L=1-K | Impatto diretto sulla produzione | 1,000 |
| M=L/(1-J) | Impatto totale sulla produzione | 1,529 |
| N=E/A | Impatto a valle | 0,000 |
| O=M+N | Moltiplicatore (impatto a monte e a valle) | 1,529 |
| <i>Aggregati del conto economico degli impieghi</i> | | |
| a | Consumi intermedi | 0 |
| b | Consumi finali | 2.225 |
| c | Investimenti fissi lordi | 0 |
| d | Variazione delle scorte | 0 |
| e | Esportazioni | 0 |
| G=a+b+c+d+e | Totale impieghi | 2.225 |
| h=e/G | Coefficiente di esportazione | 0,000 |

Fonte: Censis, 2002

Tab. 2.18.b - Le unità di lavoro (Ula) della Marina Militare Italiana, 2000

| Unità di lavoro per tipo | | Marina Militare |
|--------------------------|---|-----------------|
| a | <i>Ula dirette</i> (*) (Unità di lavoro direttamente utilizzate dal settore) | 34.950 |
| b | <i>Ula a monte</i> (Unità di lavoro utilizzate nella produzione dei beni e servizi acquistati dal settore per la propria produzione) | 7.590 |
| c | <i>Ula a valle</i> (Unità di lavoro utilizzate nella distribuzione dei beni e servizi prodotti dal settore) | 0 |
| d=a+b+c | <i>Totale unità di lavoro</i> | 42.540 |
| MISURE DI IMPATTO | | |
| e=b/a | Impatto a monte | 0,217 |
| f=c/a | Impatto a valle | 0,000 |
| g=1+e+f | Moltiplicatore (impatto a monte e a valle) | 1,217 |

(*) Non comprende il personale in formazione

Fonte: Censis, 2002

Tab. 2.19.a - Il conto economico delle risorse e degli impieghi delle Capitanerie di porto, 2000 (milioni di euro correnti)

| Aggregati del conto economico delle risorse | | Capitanerie di porto |
|---|--|----------------------|
| A=B+C | <i>Produzione effettiva al costo dei fattori</i> | 325 |
| B | <i>Valore aggiunto al costo dei fattori</i> (Valore della retribuzione dei fattori produttivi e degli ammortamenti; comprende i salari, gli stipendi, i contributi sociali e gli altri redditi) | 230 |
| C | <i>Costi intermedi</i> (Consumi intermedi di beni e servizi necessari alla produzione e forniti da unità produttive di altre branche) | 95 |
| D | <i>Importazioni CIF</i> | 0 |
| E | <i>Costi di distribuzione</i> | 0 |
| G=A+D+E | <i>Risorse ai prezzi di mercato</i> (Valore complessivo dei beni e servizi generati dal settore) | 325 |
| RAPPORTI CARATTERISTICI | | |
| H=C/B | Costi intermedi/valore aggiunto c.f. | 0,413 |
| I=B/A | Valore aggiunto c.f./produzione c.f. | 0,708 |
| J=C/A | Coefficiente tecnico (costi intermedi/prod. c.f.) | 0,292 |
| K=D/G | Coefficiente di importazione | 0,000 |
| MISURE DI IMPATTO | | |
| L=1-K | Impatto diretto sulla produzione | 1,000 |
| M=L/(1-J) | Impatto totale sulla produzione | 1,413 |
| N=E/A | Impatto a valle | 0,000 |
| O=M+N | Moltiplicatore (impatto a monte e a valle) | 1,413 |

segue

segue **Tab. 2.19.a - Il conto economico delle risorse e degli impieghi delle Capitanerie di porto, 2000 (milioni di euro correnti)**

| Aggregati del conto economico delle risorse | | Capitanerie di porto |
|---|--------------------------|----------------------|
| <i>Aggregati del conto economico degli impieghi</i> | | |
| a | Consumi intermedi | 0 |
| b | Consumi finali | 325 |
| c | Investimenti fissi lordi | 0 |
| d | Variazione delle scorte | 0 |
| e | Esportazioni | 0 |
| G=a+b+c+d+e Totale impieghi | | 325 |
| h=e/G Coefficiente di esportazione | | 0,000 |

Fonte: Censis, 2002

Tab. 2.19.b - Le unità di lavoro (Ula) delle Capitanerie di porto, 2000

| Unità di lavoro per tipo | | Capitanerie di porto |
|--|---|----------------------|
| a | <i>Ula dirette</i> (unità di lavoro direttamente utilizzate dal settore) | 5.440 |
| b | <i>Ula a monte</i> (unità di lavoro utilizzate nella produzione dei beni e servizi acquistati dal settore per la propria produzione) | 960 |
| c | <i>Ula a valle</i> (unità di lavoro utilizzate nella distribuzione dei beni e servizi prodotti dal settore) | 0 |
| d=a+b+c <i>Totale unità di lavoro</i> | | 6.400 |
| MISURE DI IMPATTO | | |
| e=b/a Impatto a monte | | 0,176 |
| f=c/a Impatto a valle | | 0,000 |
| g=1+e+f Moltiplicatore (impatto a monte e a valle) | | 1,176 |

Fonte: Censis, 2002

Tab. 2.20.a - Il conto economico delle risorse e degli impieghi dell'Autorità portuale, 2000 (milioni di euro correnti)

| Aggregati del conto economico delle risorse | | Autorità portuale |
|---|--|-------------------|
| A=B+C | <i>Produzione effettiva al costo dei fattori</i> | 85 |
| B | <i>Valore aggiunto al costo dei fattori</i> (Valore della retribuzione dei fattori produttivi e degli ammortamenti; comprende i salari, gli stipendi, i contributi sociali e gli altri redditi) | 60 |
| C | <i>Costi intermedi</i> (Consumi intermedi di beni e servizi necessari alla produzione e forniti da unità produttive di altre branche) | 25 |

segue

segue **Tab. 2.20.a - Il conto economico delle risorse e degli impieghi dell'Autorità portuale, 2000**
(milioni di euro correnti)

| Aggregati del conto economico delle risorse | | Autorità portuale |
|---|---|-------------------|
| D | <i>Importazioni CIF</i> | 0 |
| E | <i>Costi di distribuzione</i> | 0 |
| G=A+D+E | <i>Risorse ai prezzi di mercato</i> (Valore complessivo dei beni e servizi generati dal settore) | 85 |
| RAPPORTI CARATTERISTICI | | |
| H=C/B | Costi intermedi/valore aggiunto c.f. | 0,417 |
| I=B/A | Valore aggiunto c.f./produzione c.f. | 0,706 |
| J=C/A | Coefficiente tecnico (costi intermedi/prod. c.f.) | 0,294 |
| K=D/G | Coefficiente di importazione | 0,000 |
| MISURE DI IMPATTO | | |
| L=1-K | Impatto diretto sulla produzione | 1,000 |
| M=L/(1-J) | Impatto totale sulla produzione | 1,417 |
| N=E/A | Impatto a valle | 0,000 |
| O=M+N | Moltiplicatore (impatto a monte e a valle) | 1,417 |
| <i>Aggregati del conto economico degli impieghi</i> | | |
| a | Consumi intermedi | 0 |
| b | Consumi finali | 85 |
| c | Investimenti fissi lordi | 0 |
| d | Variazione delle scorte | 0 |
| e | Esportazioni | 0 |
| G=a+b+c+d+e | Totale impieghi | 85 |
| h=e/G | Coefficiente di esportazione | 0,000 |

Fonte: Censis, 2002

Tab. 2.20.b - Le unità di lavoro (Ula) dell'Autorità portuale, 2000

| Unità di lavoro per tipo | | Autorità portuale |
|--------------------------|---|-------------------|
| a | <i>Ula dirette</i> (unità di lavoro direttamente utilizzate dal settore) | 1.200 |
| b | <i>Ula a monte</i> (unità di lavoro utilizzate nella produzione dei beni e servizi acquistati dal settore per la propria produzione) | 130 |
| c | <i>Ula a valle</i> (unità di lavoro utilizzate nella distribuzione dei beni e servizi prodotti dal settore) | 0 |
| d=a+b+c | <i>Totale unità di lavoro</i> | 1.330 |
| MISURE DI IMPATTO | | |
| e=b/a | Impatto a monte | 0,108 |
| f=c/a | Impatto a valle | 0,000 |
| g=1+e+f | Moltiplicatore (impatto a monte e a valle) | 1,108 |

Fonte: Censis, 2002

2.2. Metodologia e fonti informative utilizzate per le stime

2.2.1. Il conto economico delle risorse e degli impieghi

La ricostruzione dei conti economici del comparto marittimo segue un duplice obiettivo: da un lato quello di quantificare i principali aggregati economici nonché il sistema di interrelazioni economiche fra i singoli settori, dall'altro quello di valutare l'impatto sull'economia nazionale generato da una variazione della domanda di beni e servizi prodotti dal comparto marittimo nel suo complesso.

Prima di analizzare nel dettaglio la metodologia seguita per le stime, verrà descritto lo schema contabile utilizzato. Il *conto economico delle risorse e degli impieghi* non solo è uno schema contabile in grado di soddisfare gli obiettivi di questa ricerca, ma anche di fornire una valutazione analitica del grado di integrazione a monte e a valle del processo di produzione dei beni e dei servizi dei settori considerati. La definizione delle singole voci di tale conto e dei rapporti di interesse da esso desunti viene rimandata al paragrafo 2.2.6 di questa sezione.

Coerentemente con tale logica, la valutazione economica dal lato della *formazione delle risorse* è stata svolta essenzialmente in termini di: a) valore aggiunto al costo dei fattori; b) costi intermedi; c) importazioni; d) costi di distribuzione (margini del commercio e dei trasporti); e) imposte nette sulla produzione. Dal lato degli *impieghi delle risorse*, invece, in termini di: a) consumi intermedi; b) consumi finali; c) investimenti fissi lordi; d) variazioni delle scorte; e) esportazioni.

Il *conto delle risorse e degli impieghi* raffronta, per l'intera economia nazionale suddivisa in branche, 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.

Un prospetto dello schema contabile adottato è riportata nella figura 2.8.

Come già anticipato, uno degli obiettivi di questa ricerca è quello di valutare il sistema di interrelazioni tra ciascuna delle attività economiche marittime e l'intera economia. 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.

Fig. 2.8 - Schema contabile adottato

| RISORSE (OFFERTA) | | IMPIEGHI (DOMANDA) | |
|----------------------|------------------------|-----------------------|--|
| | Costi intermedi | | Consumi intermedi |
| | Valore aggiunto | | Consumi finali (consumi delle famiglie e collettivi) |
| | Costi di distribuzione | | Investimenti fissi lordi |
| | Altro: imposte nette | | Variazioni delle scorte |
| | Importazioni | | Esportazioni |

Fonte: Censis, 2002

2.2.2. Le unità di lavoro (Ula)

Oltre alla ricostruzione dei conti economici, altro obiettivo della ricerca consiste nella stima e valutazione delle *unità di lavoro* coinvolte nelle attività economiche marittime (indicate nel seguito con Ula) distinguendo tra le:

- *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 consentirà 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 (fig. 2.9).

Fig. 2.9 - Grado di integrazione e capacità d'impatto dell'economia marittima nei confronti dell'economia nazionale

| | | |
|--|---|-------------|
| Produzione di beni e servizi <i>a monte</i> delle attività marittime (branche fornitrici) | → | ULA A MONTE |
| Produzione di beni e servizi delle attività marittime | → | ULA DIRETTE |
| Produzione di beni e servizi <i>a valle</i> delle attività marittime (branche di trasformazione e distribuzione) | → | ULA A VALLE |

Fonte: Censis, 2002

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.

2.2.3. Gli indicatori economici considerati

Oltre alla stima dei precedenti aggregati del conto delle risorse e degli impieghi, allo scopo di descrivere e misurare l'intensità delle relazioni e dell'impatto delle attività marittime nei confronti dell'economia italiana, sono stati costruiti una serie di indicatori, che costituiscono proprio alcuni rapporti tipici dell'analisi input-output, di seguito descritta.

Per consentire una lettura e interpretazione, anche da parte di quanti non abbiano la necessaria dimestichezza con la contabilità economica e l'analisi input-output, la descrizione di tali indicatori è rimandata al paragrafo 2.2.6. di questa sezione. In questa sede vengono solo elencati gli indicatori utilizzati. Questi sono: a) il rapporto tra i costi intermedi e il valore aggiunto; b) il rapporto tra il valore aggiunto e la produzione; c) il coefficiente tecnico; d) il coefficiente di importazione; e) il coefficiente di esportazione; f) gli indicatori di impatto della produzione e delle unità di lavoro (impatto a monte, impatto a valle, i moltiplicatori).

Tutte le stime sono riferite all'anno 2000 e i valori sono in euro.

2.2.4. Metodologia per il conto economico delle risorse e degli impieghi

Tecnicamente la ricostruzione del conto economico delle risorse e degli impieghi è avvenuta utilizzando la "Tavola intersettoriale dell'economia italiana" (tavola input-output) dell'anno 1992. Poiché ci si potrebbe stupire che nel 2002 ancora vengano utilizzati dati così "obsoleti", è bene sottolineare che la costruzione di uno schema contabile di questo tipo richiede un impegno e uno sforzo tali che la pubblicazione di questi dati da parte dell'Istat è avvenuta solo nell'anno 1999. A oggi quindi non sono disponibili informazioni più recenti e accurate di quelle utilizzate in questo lavoro.

La tavola delle interdipendenze settoriali tra gli operatori economici (TIO) dell'anno 1992 si distingue dalle tavole degli anni 70 e 80 - e quindi da quella del 1985 utilizzata per le stime del primo "Rapporto sull'economia del mare" - per l'adozione della nuova classificazione delle attività economiche del 1991 (ATECO91), del nuovo Sistema economico dei conti del 1995

(SEC95) e per la nuova definizione delle branche produttive. In particolare, rispetto alla precedente versione del 1979, nel SEC95 l'armonizzazione della metodologia, la precisione e il rigore dei concetti, delle definizioni, delle nomenclature e delle norme contabili, oltre a migliorarne la qualità, hanno fatto sì che la descrizione quantitativa delle economie degli Stati membri dell'UE fosse più accurata e soprattutto più facilmente comparabile.

La TIO del 1992, così come è stata diffusa dall'Istat, è costituita da 92 branche, le quali sono completamente diverse dalle 92 branche delle tavole precedenti sia nelle loro definizioni, sia nel loro contenuto. A esempio, la TIO del 1992 presenta una maggiore aggregazione dell'industria alimentare e una analisi più dettagliata dei servizi.

Tra tali 92 branche, per ricostruire l'economia marittima nel suo complesso, si è fatto riferimento alle seguenti cinque branche:

- Branca 4, “Pesca”, per il settore della pesca;
- Branca 49, “Costruzioni navali”, per il settore della cantieristica mercantile e per gran parte di quello della nautica da diporto;
- Branca 72, “Trasporti marittimi e per vie d'acqua”, per il settore dei trasporti marittimi;
- Branca 75, “Attività ausiliarie dei trasporti”, per il settore delle attività ausiliarie dei trasporti marittimi;
- Branca 85, “Amministrazione pubblica”, per la Marina Militare, le Capitanerie di porto e l'Autorità portuale.

Poiché la TIO è in forma matriciale, essa consente di estrapolare informazioni da una duplice prospettiva. Da una lettura per colonne della TIO 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 della pesca, non coincidono esattamente con i settori analizzati. In particolare, la branca “Costruzioni navali” è stata scomposta in due parti a causa della diversa natura e valenza della cantieristica mercantile e della nautica da diporto. 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'Ucina⁶.

6. *La nautica in cifre*, edizione 2001.

Infine 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.

Il contributo all'economia del mare fornito dai trasporti marittimi è stato desunto dalla branca "Trasporti marittimi e per vie d'acqua", depurata della piccola componente trasporti per vie d'acqua (ovvero fluviali). La quota di trasporti per vie d'acqua è irrilevante se confrontata con quella relativa ai trasporti marittimi: la stima di tale coefficiente di depurazione è infatti inferiore a un punto percentuale.

Per le attività ausiliarie dei trasporti marittimi invece si è dovuti partire da un aggregato molto più ampio, ovvero dalla branca "Attività ausiliarie dei trasporti". La stima al 2000 di tale settore si basa su una stima del peso delle attività ausiliarie dei trasporti marittimi sul totale determinata in una quota del 18,7%. La stima al 1992 di tale quota è invece pari al 13,8%, a testimonianza del fatto che negli ultimi anni la notevole crescita dei trasporti marittimi ha trainato di conseguenza quella delle attività ausiliarie dei trasporti marittimi.

Per la costruzione delle stime degli aggregati del conto delle risorse e degli impieghi al 2000, oltre alla TIO del 1992, sono state utilizzate anche altre fonti. Qui di seguito riportiamo le principali, rimandando al paragrafo 2.2.7. per la lista completa:

- *Commercio estero e attività internazionali delle imprese, 2000*, Istat-Ice, ed. 2001;
- *Conti economici nazionali dal 1970 al 2000*, Istat, ed. 2001;
- *Conto nazionale dei trasporti, 2000*, Ministero dei Trasporti e della Navigazione, ed. 2001;
- *I consumi delle famiglie*, Istat, anni vari;
- *Relazione generale sulla situazione economica del Paese, 2000*, Ministero del Tesoro, del Bilancio e della Programmazione Economica, ed. 2001.

Le fonti sopra citate hanno consentito in taluni casi di determinare direttamente alcune voci del conto delle risorse e di quello degli impieghi al 2000 e in altri di stimarne i valori utilizzando le variazioni tra l'anno disponibile più recente e il 2000, secondo la disaggregazione della tavola intersettoriale del 1992.

Per le voci di interesse non direttamente desumibili da fonti statistiche ufficiali, si è proceduti alla loro stima. In taluni casi, come a esempio per il *valore aggiunto al costo dei fattori* e per i *costi intermedi*, le stime al 2000 sono state effettuate sulla base di verifiche condotte su ciascun settore attraverso dati dell'Istat relativi al

1997. In altri casi invece, come a 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 al costo dei fattori e/o 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.

Queste fonti, unitamente alla TIO del 1992, hanno reso possibili la ricostruzione per l'anno 2000 dei seguenti aggregati del conto delle risorse:

- *produzione effettiva al costo dei fattori*, suddivisa nelle sue due componenti (*valore aggiunto al costo dei fattori* e *costi intermedi*);
- *importazioni Cif*;
- *costi di distribuzione*, dati dai margini del commercio e da quelli del trasporto;
- *imposte nette sulla produzione*;

e per il conto degli impieghi:

- *consumi intermedi*;
- *consumi finali*;
- *investimenti fissi lordi*;
- *variazione delle scorte*;
- *esportazioni*.

La necessità di dover far quadrare il conto delle risorse con quello degli impieghi è stato un ulteriore vincolo di cui si è dovuto tener conto, poiché (come è già stato più volte evidenziato in precedenza) si tratta di un'identità contabile che non genera alcun saldo.

Infine, come già era avvenuto per il primo “Rapporto sull'economia del mare” tutte le fasi della ricostruzione contabile sono state verificate e adeguate anche sulla base dei dati e dei preziosi suggerimenti forniti dagli operatori del settore. In particolare utili informazioni sono state fornite da:

- *Assologistica*, Associazione italiana delle imprese di logistica, Magazzini Generali, Terminal Operators Portuali, Interportuali e Aeroportuali per le attività ausiliarie dei trasporti marittimi. È l'unica organizzazione imprenditoriale di categoria che raggruppa: magazzini generali, terminalisti portuali e aeroportuali, centri intermodali, interporti, autoporti, magazzini doganali privati, magazzini frigoriferi, magazzini stagionatori di formaggio, silos portuali e interni, centri logistici e di distribuzione per conto terzi e imprese di logistica integrata operanti sull'intero territorio nazionale;
- *Assonave*, Associazione Nazionale dell'Industria Navalmeccanica, per l'industria cantieristica. Rappresenta le imprese di costruzione e riparazione di navi e relativi apparati a motore;
- *Assoporti*, Associazione Porti Italiani, per l'Autorità portuale. In qualità di

associati ne fanno parte: le autorità portuali, le Camere di Commercio-Industria-Artigianato e Agricoltura insistenti su territori ove esistono porti e le loro Aziende Speciali Portuali, l'Unione Italiana delle Camere di Commercio I.A.A. (Unioncamere), consorzi volontari portuali. Complessivamente sono rappresentati nell'Associazione più di 30 porti nazionali, tra i quali figurano i maggiori scali marittimi amministrati dalle autorità portuali;

- *Confitarma*, Confederazione Italiana Armatori, per i trasporti marittimi. Rappresenta oltre i nove decimi della flotta mercantile italiana e raggruppa imprese di navigazione e gruppi armatoriali che operano in tutti i settori del trasporto merci e passeggeri, nelle crociere e nei servizi ausiliari del traffico;
- *Fedarlinea*, Associazione Italiana dell'Armamento di linea aderente all'Intersind per le attività ausiliarie dei trasporti marittimi. Rappresenta e assiste le società di navigazione del Gruppo Finmare per quanto concerne le materie sindacali, portuali e dei rapporti di lavoro;
- *Federagenti*, Federazione Nazionale Agenti Raccomandati Marittimi Agenti Aerei e Mediatori Marittimi per le attività ausiliarie dei trasporti marittimi;
- *Federpesca*, Federazione Nazionale delle Imprese di Pesca, per le attività della pesca;
- *Marina Militare Italiana*, per la Marina Militare e per le Capitanerie di porto;
- *Ucina*, Unione Nazionale Cantieri e Industrie Nautiche e affini, per la nautica da diporto. Opera per lo sviluppo e la promozione del settore nautico e la crescita della cultura del mare e del turismo nautico.

2.2.5. Metodologia per le unità di lavoro

Le unità di lavoro totali utilizzate direttamente o indirettamente da ogni settore possono essere distinte in tre gruppi: Ula dirette, Ula attivate a monte e Ula attivate a valle.

Ula dirette

Le Ula dirette sono le unità di lavoro direttamente utilizzate dal settore. Per il settore della pesca esse non sono state stimate, bensì sono pari al valore che l'Istat ha pubblicato per l'anno 2000 (63.300 unità). Per gli altri settori si sono preliminarmente stimati tali valori associando alle stime del valore aggiunto al costo dei fattori dei vari settori degli indici di produttività del lavoro desunti

dai conti economici nazionali per l'anno 2000 e successivamente tali stime sono state sottoposte alla valutazione da parte degli operatori del settore.

Per tenere sotto controllo la dimensione delle stime esse sono state anche confrontate con i valori del Censimento intermedio dell'industria e dei servizi del 1996 (tab. 2.21 e più a ritroso con quelli del Censimento dell'industria e dei servizi del 1991 (tab. 2.22). È bene comunque sottolineare che i dati censuari sulla forza lavoro non sono direttamente confrontabili con quelli qui riportati perché riportano informazioni in termini di addetti e non di unità di lavoro. Le Ula sono infatti un'unità di misura statistica che trasforma l'insieme delle posizioni lavorative in unità omogenee.

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 sono per gruppi di attività più vasti.

- In particolare, in prima analisi si è dovuto ipotizzare che la produttività di:
- “Fabbricazione di altri mezzi di trasporto” sia uguale a quella della cantieristica mercantile e della nautica da diporto;
 - “Trasporti marittimi, aerei e attività ausiliarie dei trasporti” sia uguale a quella dei trasporti marittimi e delle attività ausiliarie dei trasporti marittimi;
 - “Pubblica amministrazione e difesa; assicurazione sociale obbligatoria” sia uguale a quella della Marina Militare, delle Capitanerie di porto e dell'Autorità portuale.

Come già anticipato, una volta ottenuti tali valori, essi sono stati sottoposti a ulteriori verifiche e correzioni grazie a informazioni desunte da altre fonti statistiche e al prezioso contributo degli operatori dei singoli settori.

Per la stima delle unità di lavoro attivate a monte e di quelle attivate a valle in linea di principio è stata seguita la stessa logica.

Ula attivate a monte

Tale stima è stata effettuata associando ai costi intermedi di ciascun settore la produttività per unità di lavoro disponibile dai conti economici nazionali per l'anno 2000.

- In particolare la stima al 2000 è stata realizzata attraverso le seguenti fasi:
- ripartizione dei costi intermedi dell'anno 2000 fra le 92 branche secondo la distribuzione della TIO del 1992. Questa procedura equivale a ipotizzare che la *distribuzione* dei beni intermedi acquistati da ciascuna branca e utilizzati nel processo produttivo sia stazionaria per il periodo in

Tab. 2.21 - Unità locali e addetti attribuibili all'industria marittima nel 1996

| Attività economica | Numero di unità locali | | | Numero di addetti | | | | |
|--|------------------------|-----------------|--------------------|-------------------|------------------|-----------------|--------------------|--------|
| | Fino a 9 addetti | 10 - 19 addetti | 20 e oltre addetti | Totale | Fino a 9 addetti | 10 - 19 addetti | 20 e oltre addetti | Totale |
| <i>Pesca marina, piscicoltura e servizi connessi(*)</i> | 7.684 | 141 | 103 | 7.927 | 15.993 | 1.914 | 5.871 | 23.777 |
| Pesca in acque marine e lagunari | 7.295 | 113 | 85 | 7.453 | 15.010 | 1.535 | 5.088 | 21.633 |
| Allevamento di pesci, molluschi e crostacei in acque marine e lagunari | 238 | 24 | 13 | 275 | 583 | 325 | 516 | 1.424 |
| Servizi connessi alla pesca e piscicoltura | 191 | 4 | 5 | 199 | 400 | 54 | 267 | 720 |
| <i>Costruzioni navali e riparazioni di navi</i> | 891 | 150 | 142 | 1.183 | 2.631 | 2.033 | 16.530 | 21.194 |
| Cantieri di navi per costruzioni metalliche | 24 | 10 | 50 | 84 | 116 | 123 | 12.726 | 12.965 |
| Cantieri di navi per costruzioni non metalliche | 78 | 35 | 10 | 123 | 364 | 504 | 378 | 1.246 |
| Cantieri di riparazioni navali | 782 | 102 | 81 | 965 | 2.135 | 1.363 | 3.341 | 6.839 |
| Cantieri di demolizioni navali | 7 | 3 | 1 | 11 | 16 | 43 | 85 | 144 |
| <i>Costruzioni e riparazioni di imbarcazioni da diporto e sportive</i> | 1.661 | 123 | 77 | 1.861 | 3.553 | 1.597 | 3.612 | 8.762 |
| <i>Trasporti marittimi e costieri</i> | 246 | 45 | 91 | 382 | 769 | 606 | 14.509 | 15.884 |
| Trasporti marittimi | 48 | 16 | 32 | 96 | 196 | 222 | 8.153 | 8.571 |
| Trasporti costieri | 198 | 29 | 59 | 286 | 573 | 384 | 6.356 | 7.313 |
| <i>Attività connesse e ausiliarie dei trasporti marittimi</i> | 2.763 | 330 | 261 | 3.354 | 7.431 | 4.403 | 16.457 | 28.291 |
| Movimentazione merci | 229 | 63 | 95 | 387 | 708 | 854 | 8.604 | 10.166 |
| Movimento merci relativo a trasporti marittimi | 219 | 60 | 89 | 368 | 682 | 817 | 8.231 | 9.730 |
| Movimento merci relativo a trasporti terrestri | 10 | 3 | 6 | 19 | 26 | 37 | 373 | 436 |
| Magazzinaggio e custodia | 427 | 36 | 23 | 486 | 1.007 | 492 | 1.342 | 2.841 |
| Magazzini di custodia e deposito | 383 | 30 | 21 | 434 | 886 | 408 | 1.278 | 2.572 |
| Magazzini frigoriferi per conto terzi | 44 | 6 | 2 | 52 | 121 | 84 | 64 | 269 |
| Altre attività connesse ai trasporti | 881 | 129 | 92 | 1.102 | 2.262 | 1.722 | 4.072 | 8.056 |
| Altre attività connesse ai trasporti terrestri | 45 | 3 | 4 | 52 | 92 | 44 | 221 | 357 |
| Altre attività connesse ai trasporti per vie d'acqua | 836 | 126 | 88 | 1.050 | 2.170 | 1.678 | 3.851 | 7.699 |
| Attività delle agenzie di viaggio e degli operatori turistici | 375 | 19 | 7 | 401 | 995 | 238 | 321 | 1.554 |
| Attività delle altre agenzie di trasporto | 851 | 83 | 44 | 978 | 2.459 | 1.097 | 2.118 | 5.674 |
| Spedizionieri e agenzie di operazioni doganali | 613 | 66 | 35 | 714 | 1.845 | 863 | 1.777 | 4.485 |
| Intermediari dei trasporti | 238 | 17 | 9 | 264 | 614 | 234 | 341 | 1.189 |

(*) Elaborazione Censis su dati Istat. Censimento dell'industria e dei servizi, 1991

Fonte: elaborazione Censis su dati Istat, Censimento intermedio dell'industria e dei servizi, 1996

Tab. 2.22 - Unità locali e addetti dell'industria marittima (variazioni tra il 1991 e il 1996)

| Attività economica | Unità locali | | | Addetti | | |
|--|--------------|-------|------------------------|---------|---------|------------------------|
| | 1991 | 1996 | Variazione percentuale | 1991 | 1996 | Variazione percentuale |
| <i>Pesca marina, piscicoltura e servizi connessi</i> | | | | | | |
| Pesca in acque marine e lagunari | 7.927 | n.d. | n.d. | 23.777 | 15.740* | -33,80 |
| Allevamento di pesci, molluschi e crostacei in acque marine e lagunari | 7.453 | n.d. | n.d. | 21.633 | n.d. | n.d. |
| Servizi connessi alla pesca e piscicoltura | 275 | n.d. | n.d. | 1.424 | n.d. | n.d. |
| | 199 | n.d. | n.d. | 720 | n.d. | n.d. |
| <i>Costruzioni navali e riparazioni di navi e imbarcazioni</i> | | | | | | |
| Cantieri di navi per costruzioni metalliche | 667 | 1.183 | 77,36 | 27.702 | 21.194 | -23,49 |
| Cantieri di navi per costruzioni non metalliche | 121 | 84 | -30,58 | 16.286 | 12.965 | -20,39 |
| Cantieri di riparazioni navali | 118 | 123 | 4,24 | 1.460 | 1.246 | -14,66 |
| Cantieri di demolizioni navali | 412 | 965 | 134,22 | 9.784 | 6.839 | -30,10 |
| | 16 | 11 | -31,25 | 172 | 144 | -16,28 |
| <i>Costruzioni e riparazioni di imbarcazioni da diporto e sportive</i> | 1.783 | 1.861 | 4,37 | 9.444 | 8.762 | -7,22 |
| <i>Trasporti marittimi e costieri</i> | | | | | | |
| Trasporti marittimi | 433 | 382 | -11,78 | 18.666 | 15.884 | -14,90 |
| Trasporti costieri | 125 | 96 | -23,20 | 10.194 | 8.571 | -15,92 |
| | 308 | 286 | -7,14 | 8.472 | 7.313 | -13,68 |
| <i>Attività connesse e ausiliarie dei trasporti marittimi</i> | 3.329 | 3.354 | 0,77 | 30.538 | 28.291 | -7,36 |
| Movimentazione merci | 283 | 387 | 36,73 | 10.954 | 10.166 | -7,19 |
| Magazzinaggio e custodia | 680 | 486 | -28,54 | 3.601 | 2.841 | -21,11 |
| Altre attività connesse ai trasporti | 671 | 1.102 | 64,23 | 6.244 | 8.056 | 29,02 |
| Attività delle agenzie di viaggio e degli operatori turistici | 327 | 401 | 22,65 | 1.491 | 1.554 | 4,25 |
| Attività delle altre agenzie di trasporto | 1.367 | 978 | -28,48 | 8.248 | 5.674 | -31,21 |

(*) Stima su variazioni delle Ula.

Fonte: elaborazione Censis su dati Istat, Censimento dell'industria e dei servizi, 1991 e Censimento intermedio dell'industria e dei servizi, 1996

questione; tale ipotesi di stabilità dei processi produttivi non sembra particolarmente azzardata, in particolare per settori piuttosto maturi quali quelli considerati;

- stima delle produttività del lavoro (produzione al costo dei fattori per unità di lavoro) desunte dai conti economici nazionali per l'anno 2000;
- attribuzione di tali produttività a ciascuna delle 92 branche della TIO del 1992 e stima delle unità di lavoro attivate a monte.

Tali assunzioni hanno permesso di determinare le unità di lavoro necessarie per produrre un'unità monetaria per le 92 branche e di determinare pertanto quelle corrispondenti al complesso dei costi intermedi di ciascun settore analizzato.

In particolare la stima ha consentito di:

- individuare le principali branche fornitrici a monte dei processi produttivi per i settori analizzati;
- stimare le unità di lavoro attivate a monte da ciascun settore;
- stimare il coefficiente di impatto a monte dell'occupazione.

È importante sottolineare che questa procedura consente soltanto una valutazione distinta per ciascun settore. Per una valutazione complessiva infatti è necessario depurare il totale dagli elementi in comune. A esempio, come mostrato dalla tabella 2.23, delle 60.930 unità di lavoro attivate a monte dal settore dei trasporti marittimi, 17.150 appartengono alle quattro branche marittime. L'apporto complessivo delle attività marittime in termini occupazionali attivati a monte è quindi pari a 85.040 unità di lavoro (dato dalla differenza fra la somma delle Ula a monte dei cinque settori considerati - 104.190 Ula - e le duplicazioni - 19.150 Ula).

I risultati di tale procedura sono riportati nelle tabelle 2.24-27. Seguendo questa logica è possibile ottenere anche altre informazioni interessanti per descrivere il grado di integrazione delle branche in questione: è infatti possibile individuare le principali *branche fornitrici* di beni e servizi da un lato e che attivano il maggior numero di unità di lavoro dall'altro. Queste sono descritte di seguito distinte per settore.

- *Trasporti marittimi*: le tre branche predominanti sono le “agenzie di viaggio e operatori turistici”, le “attività ausiliarie dei trasporti” e le “costruzioni navali”. Dalla graduatoria secondo gli acquisti emerge infatti che quest'ultime forniscono beni e servizi per un valore di 5.646 milioni di euro, pari al 62,9% del totale, mentre da quella secondo le Ula attivate a monte che esse forniscono il 61,4% del totale della forza lavoro.
- *Attività ausiliarie dei trasporti marittimi* (per le quali si è dovuta ipotizzare la medesima distribuzione della branca “Attività ausiliarie dei tra-

Tab. 2.23 - Le unità di lavoro (Ula) dell'industria marittima attivate a monte, 2000

| Unità di lavoro | Trasporti marittimi | Attività ausiliarie dei trasporti marittimi (1) | Cantieristica mercantile | Nautica da diporto | Pesca | Totale |
|---|---------------------|---|--------------------------|--------------------|-------|---------|
| <i>Ula nelle produzioni a monte (2)</i> | 60.930 | 16.220 | 17.150 | 7.390 | 2.500 | 104.190 |
| di cui in branche marittime | 17.150 | 190 | 670 | 290 | 850 | 19.150 |
| Trasporti marittimi | 1.130 | 40 | 10 | 10 | 0 | 1.190 |
| Attività ausiliarie dei trasporti marittimi | 2.140 | 120 | 10 | 0 | 0 | 2.270 |
| Costruzioni navali | 13.630 | 30 | 650 | 280 | 500 | 15.090 |
| Pesca | 250 | 0 | 0 | 0 | 350 | 600 |
| di cui in branche non marittime | 43.780 | 16.030 | 16.480 | 7.100 | 1.650 | 85.040 |

(1) Terminalisti, agenti marittimi, spedizionieri ed altri servizi ausiliari dei trasporti marittimi

(2) Unità di lavoro utilizzate nella produzione dei beni e servizi acquistati dal settore per la propria produzione
Fonte: Censis, 2002

sporti”): scorrendo entrambe le graduatorie emerge che le tre principali branche sono i “servizi alle imprese”, i “trasporti merci interni” e le “costruzioni”. Il loro contributo è del 49,2% in termini di acquisti e del 65,4% di Ula attivate a monte.

– *Industria cantieristica mercantile*: ai primi tre posti della graduatoria secondo gli acquisti si trovano le branche “macchine industriali”, “prodotti siderurgici e metallurgici” e “altri prodotti metallici” dalle quali la cantieristica mercantile attinge il 43,6% dei suoi acquisti. Per la forza lavoro attivata a monte al posto dei “prodotti siderurgici e metallurgici” si trovano i “servizi alle imprese”, che insieme alle altre due branche attivano il 38,6% delle Ula a monte.

– *Pesca*: il 46,0% degli acquisti di beni intermedi è costituito da “prodotti di cokeria e prodotti petroliferi”, “costruzioni navali” e “fibre tessili e tessuti”, mentre il 45,7% delle Ula a monte è attivato dalle prime tre branche, in cui la “pesca” prende il posto dei prodotti petroliferi.

Una volta analizzati gli acquisti dei vari settori, risulta interessante individuare anche i flussi delle vendite alle altre branche, ovvero dei consumi intermedi.

Poiché, come già evidenziato, non si dispone di dati recenti, le tabelle 2.28-2.31 riportano la distribuzione percentuale delle principali branche acquirenti di beni e servizi come risultava nel 1992 (TIO92). Anche queste sono descritte di seguito distinte per settore.

- *Trasporti marittimi*: fra i principali acquirenti vi sono le branche “agenzie di viaggio e operatori turistici” (19,4%) e “trasporti marittimi e per vie d’acqua” (13,7%), seguite a distanza da altre che utilizzano i trasporti marittimi, quali a esempio quella dei “prodotti della chimica primaria” (5,8%) e quella delle “macchine industriali” (5,0%).
- *Attività ausiliarie dei trasporti marittimi* (per le quali si è dovuta ipotizzare la medesima distribuzione della branca “Attività ausiliarie dei trasporti”): le branche dei “trasporti merci interni” (32,2%), del “commercio all’ingrosso” (12,8%) e dei “trasporti marittimi e per vie d’acqua” (9,4%) sono le tre principali acquirenti.
- *Industria cantieristica mercantile*: come era prevedibile i principali clienti sono i “trasporti marittimi e per vie d’acqua” (65,8%) e l’“amministrazione pubblica” (24,1%), seguiti a grande distanza dalle “costruzioni navali” (5,1%) stesse e dalla “pesca” (3,1%).
- *Pesca*: le vendite affluiscono in gran parte alla branca “ristoranti e altri pubblici esercizi” (38,1%) e a quella “altri prodotti alimentari” (29,8%), seguite da quella “alberghi e altri tipi di alloggi” (9,1%).

Ula attivate a valle

L’ultima componente da prendere in considerazione riguarda il fattore lavoro impiegato nella distribuzione dei beni e servizi prodotti dai settori considerati, quindi a valle dei singoli processi produttivi. La metodologia seguita per la stima delle unità di lavoro attivate a valle è simile a quella utilizzata per le Ula attivate a monte. In questo caso la produttività del fattore lavoro - sempre stimata dai conti economici nazionali per l’anno 2000 - però è stata applicata ai margini del commercio e a quelli del trasporto.

Le produttività utilizzate sono:

- la produzione al costo dei fattori per unità di lavoro del “commercio all’ingrosso, al dettaglio e riparazioni” per la stima delle Ula impiegate nella commercializzazione dei beni e dei servizi prodotti da ciascun settore;
- la produzione al costo dei fattori per unità di lavoro dei “trasporti e comunicazioni” (fatta eccezione per il settore dei trasporti marittimi per il quale è stata presa in considerazione la produttività dei “trasporti marittimi, aerei e attività ausiliarie dei trasporti”) per la stima delle Ula impiegate nel trasporto dei beni e dei servizi prodotti da ciascun settore.

Come per le Ula a monte, anche in questo caso, dopo una prima limatura dei valori così ottenuti fondata su altre fonti statistiche disponibili, le stime sono state riviste dagli operatori di ciascun settore.

Tab. 2.24 - I principali fornitori dei trasporti marittimi: beni intermedi acquistati dalle altre branche (milioni di euro) e unità di lavoro impiegate per la loro produzione, 2000

| Graduatoria secondo gli acquisti | Acquisti da parte della branca dei trasporti marittimi | |
|--|--|----------------------|
| | Valori assoluti (mln di euro) | Percentuale cumulata |
| 1 Agenzie viaggio ed operatori turistici | 2.070 | 23,0 |
| 2 Attività ausiliarie dei trasporti | 1.920 | 44,4 |
| 3 Costruzioni navali | 1.656 | 62,9 |
| 4 Prodotti di cokeria e prodotti petroliferi | 957 | 73,5 |
| 5 Servizi alle imprese | 452 | 78,5 |
| 6 Trasporti marittimi e per vie d'acqua | 190 | 80,7 |
| 7 Editoria e prodotti della stampa | 160 | 82,4 |
| 8 Intermediazione monetaria e finanziaria | 140 | 84,0 |
| 9 Ristoranti ed altri pubblici esercizi | 137 | 85,5 |
| 10 Assicurazioni e fondi pensione | 135 | 87,0 |
| 11 Macchine industriali | 109 | 88,3 |
| 12 Altri prodotti metallici | 93 | 89,3 |
| 13 Lavorazione e conservazione di carni | 84 | 90,2 |
| 14 Telecomunicazioni | 83 | 91,2 |
| 15 Prodotti della chimica secondaria | 59 | 91,8 |
| 16 Costruzioni | 46 | 92,3 |
| 17 Altri prodotti elettrici | 45 | 92,8 |
| 18 Pasta carta e prodotti in carta | 37 | 93,2 |
| 19 Acqua | 37 | 93,6 |
| 20 Alberghi ed altri tipi di alloggio | 37 | 94,1 |
| 21 Agricoltura | 36 | 94,5 |
| 22 Prodotti siderurgici e metallurgici | 34 | 94,8 |
| 23 Altri prodotti alimentari | 32 | 95,2 |
| Altro | 432 | 100,0 |
| <i>Totale</i> | 8.980 | |

| Graduatoria secondo le Ula attivate a monte | Unità di lavoro attivate a monte | |
|--|----------------------------------|----------------------|
| | Valori assoluti (unità) | Percentuale cumulata |
| 1 Costruzioni navali | 13.629 | 22,4 |
| 2 Agenzie viaggio ed operatori turistici | 12.324 | 42,6 |
| 3 Attività ausiliarie dei trasporti | 11.431 | 61,4 |
| 4 Servizi alle imprese | 5.515 | 70,4 |
| 5 Ristoranti ed altri pubblici esercizi | 2.840 | 75,1 |
| 6 Editoria e prodotti della stampa | 1.340 | 77,3 |
| 7 Trasporti marittimi e per vie d'acqua | 1.131 | 79,1 |
| 8 Prodotti di cokeria e prodotti petroliferi | 1.075 | 80,9 |
| 9 Agricoltura | 1.017 | 82,6 |
| 10 Altri prodotti metallici | 1.001 | 84,2 |

segue

segue **Tab. 2.24 - I principali fornitori dei trasporti marittimi: beni intermedi acquistati dalle altre branche (milioni di euro) e unità di lavoro impiegate per la loro produzione, 2000**

| Graduatoria secondo le Ula attivate a monte | Unità di lavoro attivate a monte | |
|--|----------------------------------|-------------------------|
| | Valori assoluti (unità) | Percentuale cumulata |
| 11 Macchine industriali | 790 | 85,5 |
| 12 Intermediazione monetaria e finanziaria | 666 | 86,6 |
| 13 Costruzioni | 620 | 87,6 |
| 14 Telecomunicazioni | 610 | 88,6 |
| 15 Alberghi ed altri tipi di alloggio | 596 | 89,6 |
| 16 Lavorazione e conservazione di carni | 508 | 90,4 |
| 17 Assicurazioni e fondi pensione | 472 | 91,2 |
| 18 Altri prodotti elettrici | 348 | 91,8 |
| 19 Altri servizi | 343 | 92,3 |
| 20 Apparecchi medicali e strumenti di precisione | 309 | 92,8 |
| 21 Prodotti in legno | 297 | 93,3 |
| 22 Articoli in tessuto e maglieria | 265 | 93,8 |
| 23 Pesca | 247 | 94,2 |
| 24 Prodotti della chimica secondaria | 242 | 94,6 |
| 25 Zootecnia | 240 | 95,0 |
| Altro | 3.074 | 100,0 |
| <i>Totale</i> | 60.930 | |

Fonte: Censis, 2002

Tab. 2.25 - I principali fornitori dei servizi ausiliari dei trasporti marittimi: beni intermedi acquistati dalle altre branche (milioni di euro) e unità di lavoro impiegate per la loro produzione, 2000

| Graduatoria secondo gli acquisti | Acquisti da parte della branca delle attività ausiliarie dei trasporti marittimi | |
|---|--|-------------------------|
| | Valori assoluti (mln di euro) | Percentuale cumulata |
| 1 Servizi alle imprese | 453 | 26,8 |
| 2 Trasporti merci interni | 220 | 39,8 |
| 3 Costruzioni | 159 | 49,2 |
| 4 Locazione, attività immobiliari, noleggi | 139 | 57,4 |
| 5 Attività ausiliarie dei trasporti | 113 | 64,1 |
| 6 Telecomunicazioni | 51 | 67,1 |
| 7 Trasporti aerei | 50 | 70,1 |
| 8 Prodotti di cokeria e prodotti petroliferi | 44 | 72,7 |
| 9 Macchine industriali | 42 | 75,2 |
| 10 Pasta carta e prodotti in carta | 38 | 77,5 |
| 11 Altri prodotti elettrici | 36 | 79,6 |
| 12 Software, servizi e manutenzione di prodotti informatici | 28 | 81,3 |

segue

segue **Tab. 2.25 - I principali fornitori dei servizi ausiliari dei trasporti marittimi: beni intermedi acquistati dalle altre branche (milioni di euro) e unità di lavoro impiegate per la loro produzione, 2000**

| Graduatoria secondo gli acquisti | Acquisti da parte della branca delle attività ausiliarie dei trasporti marittimi | |
|--|--|----------------------|
| | Valori assoluti (mln di euro) | Percentuale cumulata |
| 13 Poste e corrieri postali | 28 | 83,0 |
| 14 Assicurazioni e fondi pensione | 23 | 84,3 |
| 15 Manutenzione e riparazione autoveicoli | 23 | 85,7 |
| 16 Editoria e prodotti della stampa | 21 | 87,0 |
| 17 Prodotti della chimica secondaria | 21 | 88,2 |
| 18 Trasporti ferroviari | 15 | 89,1 |
| 19 Apparecchi trasmettenti Radio-TV, telefonici e telegrafici | 13 | 89,9 |
| 20 Intermediazione monetaria e finanziaria | 12 | 90,6 |
| 21 Motori e trasformatori elettrici | 10 | 91,2 |
| 22 Confezione vestiario e pellicce | 9 | 91,7 |
| 23 Prodotti in plastica | 9 | 92,2 |
| 24 Elementi da costruzione, cisterne, caldaie, generatori di vapore in metallo | 8 | 92,7 |
| 25 Apparecchi medicali e strumenti di precisione | 8 | 93,2 |
| 26 Organizzazioni associative N.A.C. | 8 | 93,6 |
| 27 Altri prodotti metallici | 7 | 94,0 |
| 28 Autoveicoli | 7 | 94,4 |
| 29 Altre industrie manifatturiere | 7 | 94,8 |
| 30 Trasporto passeggeri interni | 6 | 95,2 |
| Altro | 81 | 100,0 |
| <i>Totale</i> | 1.690 | |

| Graduatoria secondo le Ula attivate a monte | Unità di lavoro attivate a monte | |
|--|----------------------------------|----------------------|
| | Valori assoluti (unità) | Percentuale cumulata |
| 1 Servizi alle imprese | 5.525 | 34,1 |
| 2 Trasporti merci interni | 2.925 | 52,1 |
| 3 Costruzioni | 2.166 | 65,4 |
| 4 Attività ausiliarie dei trasporti | 673 | 69,6 |
| 5 Telecomunicazioni | 376 | 71,9 |
| 6 Software, servizi e manutenzione di prodotti informatici | 344 | 74,0 |
| 7 Macchine industriali | 306 | 75,9 |
| 8 Trasporti aerei | 298 | 77,8 |
| 9 Altri prodotti elettrici | 279 | 79,5 |
| 10 Manutenzione e riparazione autoveicoli | 269 | 81,1 |
| 11 Locazione, attività immobiliari, noleggi | 236 | 82,6 |
| 12 Pasta carta e prodotti in carta | 211 | 83,9 |
| 13 Trasporti ferroviari | 206 | 85,2 |

segue

segue **Tab. 2.25 - I principali fornitori dei servizi ausiliari dei trasporti marittimi: beni intermedi acquistati dalle altre branche (milioni di euro) e unità di lavoro impiegate per la loro produzione, 2000**

| Graduatoria secondo le Ula attivate a monte | Unità di lavoro attivate a monte | |
|--|----------------------------------|----------------------|
| | Valori assoluti (unità) | Percentuale cumulata |
| 14 Poste e corrieri postali | 203 | 86,4 |
| 15 Editoria e prodotti della stampa | 178 | 87,5 |
| 16 Confezione vestiario e pellicce | 128 | 88,3 |
| 17 Ristoranti ed altri pubblici esercizi | 125 | 89,1 |
| 18 Smaltimento rifiuti | 111 | 89,8 |
| 19 Commercio dettaglio altri prodotti e riparazioni beni di uso domestico | 107 | 90,4 |
| 20 Apparecchi trasmettenti Radio-TV, telefonici e telegrafici | 103 | 91,1 |
| 21 Articoli in tessuto e maglieria | 89 | 91,6 |
| 22 Elementi da costruzione, cisterne, caldaie, generatori di vapore in metallo | 88 | 92,1 |
| 23 Prodotti della chimica secondaria | 85 | 92,7 |
| 24 Trasporto passeggeri interni | 83 | 93,2 |
| 25 Assicurazioni e fondi pensione | 81 | 93,7 |
| 26 Organizzazioni associative N.A.C. | 80 | 94,2 |
| 27 Apparecchi medicali e strumenti di precisione | 79 | 94,7 |
| 28 Altri prodotti metallici | 79 | 95,2 |
| Altro | 786 | 100,0 |
| <i>Totale</i> | 16.220 | |

Fonte: Censis, 2002

Tab. 2.26 - I principali fornitori dell'industria cantieristica mercantile: beni intermedi acquistati dalle altre branche (milioni di euro) e unità di lavoro impiegate per la loro produzione, 2000

| Graduatoria secondo gli acquisti | Acquisti da parte della branca dell'industria cantieristica mercantile | |
|---|--|----------------------|
| | Valori assoluti (mln di euro) | Percentuale cumulata |
| 1 Macchine industriali | 441 | 22,4 |
| 2 Prodotti siderurgici e metallurgici | 257 | 35,4 |
| 3 Altri prodotti metallici | 161 | 43,6 |
| 4 Servizi alle imprese | 140 | 50,8 |
| 5 Apparecchi trasmettenti Radio-TV, telefonici e telegrafici | 119 | 56,8 |
| 6 Prodotti in legno | 106 | 62,2 |
| 7 Elementi da costruzione, cisterne, caldaie, generatori di vapore in metallo | 85 | 66,5 |
| 8 Costruzioni navali | 79 | 70,5 |
| 9 Altri prodotti elettrici | 67 | 73,9 |
| 10 Motori e trasformatori elettrici | 59 | 76,9 |
| 11 Apparecchi medicali e strumenti di precisione | 51 | 79,5 |
| 12 Prodotti della chimica primaria | 30 | 81,0 |

segue

segue **Tab. 2.26 - I principali fornitori dell'industria cantieristica mercantile: beni intermedi acquistati dalle altre branche (milioni di euro) e unità di lavoro impiegate per la loro produzione, 2000**

| Graduatoria secondo gli acquisti | Acquisti da parte della branca dell'industria cantieristica mercantile | |
|---|--|----------------------|
| | Valori assoluti (mln di euro) | Percentuale cumulata |
| 13 Componenti elettronici | 27 | 82,4 |
| 14 Smaltimento rifiuti | 27 | 83,8 |
| 15 Energia elettrica | 23 | 85,0 |
| 16 Locazione, attività immobiliari, noleggi | 23 | 86,1 |
| 17 Prodotti della chimica secondaria | 23 | 87,3 |
| 18 Costruzioni | 22 | 88,4 |
| 19 Intermediari del commercio | 20 | 89,4 |
| 20 Ristoranti ed altri pubblici esercizi | 19 | 90,4 |
| 21 Prodotti in vetro | 14 | 91,1 |
| 22 Articoli in tessuto e maglieria | 13 | 91,7 |
| 23 Assicurazioni e fondi pensione | 12 | 92,4 |
| 24 Trasporti merci interni | 11 | 92,9 |
| 25 Prodotti in gomma | 11 | 93,5 |
| 26 Prodotti in ceramica e terracotta | 10 | 94,0 |
| 27 Prodotti di cokeria e prodotti petroliferi | 10 | 94,5 |
| 28 Prodotti in plastica | 9 | 95,0 |
| Altro | 99 | 100,0 |
| <i>Totale</i> | 1.970 | |

| Graduatoria secondo le Ula attivate a monte | Unità di lavoro attivate a monte | |
|---|----------------------------------|----------------------|
| | Valori assoluti (unità) | Percentuale cumulata |
| 1 Macchine industriali | 3.180 | 18,5 |
| 2 Altri prodotti metallici | 1.730 | 28,6 |
| 3 Servizi alle imprese | 1.714 | 38,6 |
| 4 Prodotti siderurgici e metallurgici | 1.557 | 47,7 |
| 5 Prodotti in legno | 1.245 | 55,0 |
| 6 Apparecchi trasmettenti Radio-TV, telefonici e telegrafici | 916 | 60,3 |
| 7 Elementi da costruzione, cisterne, caldaie, generatori di vapore in metallo | 907 | 65,6 |
| 8 Costruzioni navali | 650 | 69,4 |
| 9 Smaltimento rifiuti | 530 | 72,5 |
| 10 Altri prodotti elettrici | 517 | 75,5 |
| 11 Apparecchi medicali e strumenti di precisione | 516 | 78,5 |
| 12 Motori e trasformatori elettrici | 453 | 81,1 |
| 13 Ristoranti ed altri pubblici esercizi | 390 | 83,4 |
| 14 Costruzioni | 294 | 85,1 |
| 15 Intermediari del commercio | 235 | 86,5 |
| 16 Componenti elettronici | 211 | 87,7 |

segue

segue **Tab. 2.26 - I principali fornitori dell'industria cantieristica mercantile: beni intermedi acquistati dalle altre branche (milioni di euro) e unità di lavoro impiegate per la loro produzione, 2000**

| Graduatoria secondo le Ula attivate a monte | Unità di lavoro attivate a monte | |
|---|----------------------------------|----------------------|
| | Valori assoluti (unità) | Percentuale cumulata |
| 17 Articoli in tessuto e maglieria | 192 | 88,9 |
| 18 Silvicoltura | 191 | 90,0 |
| 19 Trasporti merci interni | 151 | 90,8 |
| 20 Prodotti della chimica primaria | 124 | 91,6 |
| 21 Prodotti in vetro | 120 | 92,3 |
| 22 Prodotti della chimica secondaria | 94 | 92,8 |
| 23 Prodotti in ceramica e terracotta | 89 | 93,3 |
| 24 Prodotti in gomma | 81 | 93,8 |
| 25 Alberghi ed altri tipi di alloggio | 81 | 94,3 |
| 26 Energia elettrica | 77 | 94,7 |
| 27 Software, servizi e manutenzione di prodotti informatici | 72 | 95,2 |
| Altro | 831 | 100,0 |
| <i>Totale</i> | 17.150 | |

Fonte: Censis, 2002

Tab. 2.27 - I principali fornitori della pesca: beni intermedi acquistati dalle altre branche (milioni di euro) e unità di lavoro impiegate per la loro produzione, 2000

| Graduatoria secondo gli acquisti | Acquisti da parte della branca della pesca | |
|---|--|----------------------|
| | Valori assoluti (mln di euro) | Percentuale cumulata |
| 1 Prodotti di cokeria e prodotti petroliferi | 68 | 20,6 |
| 2 Costruzioni navali | 47 | 34,9 |
| 3 Fibre tessili e tessuti | 36 | 46,0 |
| 4 Energia elettrica | 32 | 55,7 |
| 5 Mangimi | 25 | 63,4 |
| 6 Elementi da costruzione, cisterne, caldaie, generatori di vapore in metallo | 11 | 66,8 |
| 7 Manutenzione e riparazione autoveicoli | 11 | 70,0 |
| 8 Prodotti siderurgici e metallurgici | 9 | 72,7 |
| 9 Motori e trasformatori elettrici | 7 | 75,0 |
| 10 Telecomunicazioni | 7 | 77,1 |
| 11 Attività ausiliarie intermediazione finanziaria | 7 | 79,3 |
| 12 Prodotti della chimica secondaria | 7 | 81,4 |
| 13 Pesca | 7 | 83,3 |
| 14 Prodotti in plastica | 6 | 85,2 |
| 15 Assicurazioni e fondi pensione | 5 | 86,8 |
| 16 Pasta carta e prodotti in carta | 4 | 88,1 |

segue

segue **Tab. 2.27 - I principali fornitori della pesca: beni intermedi acquistati dalle altre branche (milioni di euro) e unità di lavoro impiegate per la loro produzione, 2000**

| Graduatoria secondo gli acquisti | Acquisti da parte della branca della pesca | |
|---|--|----------------------|
| | Valori assoluti (mln di euro) | Percentuale cumulata |
| 17 Intermediazione monetaria e finanziaria | 4 | 89,2 |
| 18 Apparecchi trasmettenti Radio-TV, telefonici e telegrafici | 4 | 90,3 |
| 19 Altri prodotti metallici | 3 | 91,3 |
| 20 Prodotti in legno | 3 | 92,3 |
| 21 Prodotti in vetro | 3 | 93,1 |
| 22 Apparecchi medicali e strumenti di precisione | 2 | 93,8 |
| 23 Altri prodotti alimentari | 2 | 94,5 |
| 24 Software, servizi e manutenzione di prodotti informatici | 2 | 95,2 |
| Altro | 16 | 100,0 |
| <i>Totale</i> | 330 | |

| Graduatoria secondo le Ula attivate a monte | Unità di lavoro attivate a monte | |
|---|----------------------------------|----------------------|
| | Valori assoluti (unità) | Percentuale cumulata |
| 1 Fibre tessili e tessuti | 402 | 16,1 |
| 2 Costruzioni navali | 390 | 31,7 |
| 3 Pesca | 350 | 45,7 |
| 4 Mangimi | 153 | 51,8 |
| 5 Manutenzione e riparazione autoveicoli | 125 | 56,8 |
| 6 Elementi da costruzione, cisterne, caldaie, generatori di vapore in metallo | 120 | 61,6 |
| 7 Attività ausiliarie intermediazione finanziaria | 116 | 66,2 |
| 8 Energia elettrica | 106 | 70,5 |
| 9 Prodotti di cokeria e prodotti petroliferi | 76 | 73,6 |
| 10 Motori e trasformatori elettrici | 58 | 75,9 |
| 11 Prodotti siderurgici e metallurgici | 54 | 78,0 |
| 12 Telecomunicazioni | 52 | 80,1 |
| 13 Prodotti in plastica | 45 | 81,9 |
| 14 Prodotti in legno | 38 | 83,4 |
| 15 Altri prodotti metallici | 35 | 84,8 |
| 16 Silvicultura | 33 | 86,2 |
| 17 Prodotti della chimica secondaria | 28 | 87,3 |
| 18 Apparecchi trasmettenti Radio-TV, telefonici e telegrafici | 28 | 88,4 |
| 19 Software, servizi e manutenzione di prodotti informatici | 27 | 89,5 |
| 20 Apparecchi medicali e strumenti di precisione | 24 | 90,5 |
| 21 Pasta carta e prodotti in carta | 23 | 91,4 |
| 22 Prodotti in vetro | 23 | 92,3 |
| 23 Assicurazioni e fondi pensione | 19 | 93,1 |
| 24 Confezione vestiario e pellicce | 18 | 93,8 |
| 25 Intermediazione monetaria e finanziaria | 18 | 94,5 |
| 26 Intermediari del commercio | 15 | 95,1 |
| Altro | 123 | 100,0 |
| <i>Totale</i> | 2.500 | |

Fonte: Censis, 2002

Tab. 2.28 - I principali clienti dei trasporti marittimi: beni finali venduti alle altre branche

| Graduatoria secondo le vendite | Distribuzione % | Distribuzione % cumulata |
|---|-----------------|--------------------------|
| 1 Agenzie viaggio ed operatori turistici | 19,40 | 19,40 |
| 2 Trasporti marittimi e per vie d'acqua | 13,66 | 33,05 |
| 3 Prodotti della chimica primaria | 5,84 | 38,89 |
| 4 Macchine industriali | 4,95 | 43,84 |
| 5 Amministrazione pubblica | 4,24 | 48,08 |
| 6 Trasporti merci interni | 4,23 | 52,31 |
| 7 Istruzione | 3,76 | 56,07 |
| 8 Commercio all'ingrosso | 3,67 | 59,74 |
| 9 Attività ausiliarie dei trasporti | 3,44 | 63,18 |
| 10 Prodotti della chimica secondaria | 2,68 | 65,87 |
| 11 Altri prodotti alimentari | 2,62 | 68,49 |
| 12 Prodotti siderurgici e metallurgici | 2,14 | 70,62 |
| 13 Fibre tessili artificiali | 2,11 | 72,73 |
| 14 Prodotti in plastica | 2,10 | 74,83 |
| 15 Prodotti di cokeria e prodotti petroliferi | 2,04 | 76,87 |
| 16 Servizi alle imprese | 1,80 | 78,67 |
| 17 Altri prodotti della lavorazione dei minerali non metalliferi | 1,19 | 79,86 |
| 18 Lavorazione e conservazione di frutta e ortaggi | 1,06 | 80,92 |
| 19 Prodotti in ceramica e terracotta | 1,03 | 81,95 |
| 20 Prodotti farmaceutici | 1,00 | 82,95 |
| 21 Autoveicoli | 0,97 | 83,92 |
| 22 Editoria e prodotti della stampa | 0,93 | 84,85 |
| 23 Apparecchi per uso domestico N.A.C. | 0,91 | 85,76 |
| 24 Apparecchi trasmettenti Radio-TV, telefonici e telegrafici | 0,87 | 86,63 |
| 25 Apparecchi medicali e strumenti di precisione | 0,69 | 87,32 |
| 26 Sanità ed assistenza sociale | 0,65 | 87,97 |
| 27 Prodotti in legno | 0,64 | 88,61 |
| 28 Prodotti in gomma | 0,64 | 89,25 |
| 29 Calce, cemento e gesso e loro manufatti | 0,63 | 89,87 |
| 30 Altri servizi | 0,60 | 90,47 |
| 31 Costruzioni | 0,50 | 90,97 |
| 32 Altri prodotti metallici | 0,49 | 91,46 |
| 33 Commercio mezzi di trasporto, carburanti e riparazione motoveicoli | 0,49 | 91,95 |
| 34 Tabacco e bevande | 0,47 | 92,41 |
| 35 Attività ricreative, culturali e sportive | 0,47 | 92,88 |
| 36 Intermediazione monetaria e finanziaria | 0,45 | 93,33 |
| 37 Fibre tessili e tessuti | 0,43 | 93,76 |
| 38 Componenti elettronici | 0,40 | 94,16 |
| 39 Altri prodotti elettrici | 0,38 | 94,54 |
| 40 Estrazione di minerali | 0,35 | 94,89 |
| 41 Lavorazione e trasformazione del latte | 0,35 | 95,24 |
| Altro | 4,76 | 100,00 |
| <i>Totale</i> | 100,00 | |

Fonte: elaborazione Censis su dati Istat

Tab. 2.29 - I principali clienti dei servizi ausiliari dei trasporti marittimi: beni finali venduti alle altre branche

| Graduatoria secondo le vendite | Distribuzione % | Distribuzione % cumulata |
|--|-----------------|--------------------------|
| 1 Trasporti merci interni | 32,15 | 32,15 |
| 2 Commercio all'ingrosso | 12,83 | 44,99 |
| 3 Trasporti marittimi e per vie d'acqua | 9,35 | 54,34 |
| 4 Trasporti ferroviari | 5,48 | 59,82 |
| 5 Attività ausiliarie dei trasporti | 4,42 | 64,24 |
| 6 Trasporti aerei | 4,08 | 68,31 |
| 7 Macchine industriali | 2,89 | 71,20 |
| 8 Commercio mezzi di trasporto, carburanti e riparazione motoveicoli | 2,25 | 73,45 |
| 9 Agenzie viaggio ed operatori turistici | 2,08 | 75,54 |
| 10 Servizi alle imprese | 1,78 | 77,31 |
| 11 Costruzioni | 1,73 | 79,05 |
| 12 Prodotti siderurgici e metallurgici | 1,60 | 80,64 |
| 13 Altri prodotti metallici | 1,21 | 81,86 |
| 14 Commercio dettaglio specializzato alimentari | 0,95 | 82,81 |
| 15 Autoveicoli | 0,94 | 83,75 |
| 16 Commercio dettaglio altri prodotti e riparazioni beni di uso domestico | 0,90 | 84,64 |
| 17 Altri prodotti alimentari | 0,83 | 85,47 |
| 18 Ristoranti ed altri pubblici esercizi | 0,81 | 86,29 |
| 19 Apparecchi trasmettenti Radio-TV, telefonici e telegrafici | 0,80 | 87,09 |
| 20 Amministrazione pubblica | 0,78 | 87,86 |
| 21 Telecomunicazioni | 0,73 | 88,60 |
| 22 Poste e corrieri postali | 0,68 | 89,27 |
| 23 Prodotti della chimica primaria | 0,58 | 89,85 |
| 24 Prodotti della chimica secondaria | 0,55 | 90,40 |
| 25 Prodotti farmaceutici | 0,54 | 90,94 |
| 26 Intermediari del commercio | 0,49 | 91,43 |
| 27 Pasta carta e prodotti in carta | 0,32 | 91,75 |
| 28 Editoria e prodotti della stampa | 0,31 | 92,06 |
| 29 Confezione vestiario e pellicce | 0,31 | 92,38 |
| 30 Altri prodotti della lavorazione dei minerali non metalliferi | 0,31 | 92,68 |
| 31 Software, servizi e manutenzione di prodotti informatici | 0,30 | 92,98 |
| 32 Intermediazione monetaria e finanziaria | 0,29 | 93,27 |
| 33 Prodotti di cokeria e prodotti petroliferi | 0,28 | 93,55 |
| 34 Manutenzione e riparazione autoveicoli | 0,28 | 93,83 |
| 35 Trasporto passeggeri interni | 0,26 | 94,09 |
| 36 Elementi da costruzione, cisterne, caldaie, generatori di vapore in metallo | 0,26 | 94,35 |
| 37 Apparecchi per uso domestico N.A.C. | 0,25 | 94,60 |
| 38 Fibre tessili e tessuti | 0,24 | 94,84 |
| 39 Calzature | 0,24 | 95,07 |
| Altro | 4,93 | 100,00 |
| <i>Totale</i> | 100,00 | |

Fonte: elaborazione Censis su dati Istat

Tab. 2.30 - I principali clienti delle costruzioni navali: beni finali venduti alle altre branche

| Graduatoria secondo le vendite | Distribuzione % | Distribuzione % cumulata |
|---|-----------------|--------------------------|
| 1 Trasporti marittimi e per vie d'acqua | 65,84 | 65,84 |
| 2 Amministrazione pubblica | 24,09 | 89,93 |
| 3 Costruzioni navali | 5,13 | 95,07 |
| 4 Pesca | 3,14 | 98,21 |
| 5 Attività ausiliarie dei trasporti | 1,13 | 99,33 |
| 6 Altri prodotti elettrici | 0,44 | 99,77 |
| 7 Estrazione di minerali | 0,06 | 99,83 |
| 8 Prodotti di cokeria e prodotti petroliferi | 0,05 | 99,88 |
| 9 Istruzione | 0,04 | 99,92 |
| 10 Ristoranti ed altri pubblici esercizi | 0,02 | 99,94 |
| 11 Estrazione di combustibili liquidi e gassosi | 0,01 | 99,95 |
| 12 Commercio mezzi di trasporto, carburanti e riparazione motoveicoli | 0,01 | 99,96 |
| 13 Commercio all'ingrosso | 0,01 | 99,97 |
| 14 Sanità ed assistenza sociale | 0,01 | 99,98 |
| 15 Lavorazione e conservazione di carni | 0,01 | 99,99 |
| 16 Prodotti in gomma | 0,01 | 100,00 |
| <i>Totale</i> | 100,00 | |

Fonte: elaborazione Censis su dati Istat

Tab. 2.31 - I principali clienti della pesca: beni finali venduti alle altre branche

| Graduatoria secondo le vendite | Distribuzione % | Distribuzione % cumulata |
|--|-----------------|--------------------------|
| 1 Ristoranti ed altri pubblici esercizi | 38,07 | 38,07 |
| 2 Altri prodotti alimentari | 29,84 | 67,91 |
| 3 Alberghi ed altri tipi di alloggio | 9,08 | 76,98 |
| 4 Prodotti di oreficeria | 6,80 | 83,78 |
| 5 Prodotti farmaceutici | 6,22 | 90,00 |
| 6 Mangimi | 3,53 | 93,54 |
| 7 Pesca | 2,48 | 96,02 |
| 8 Sanità ed assistenza sociale | 2,05 | 98,06 |
| 9 Trasporti marittimi e per vie d'acqua | 1,05 | 99,12 |
| 10 Istruzione | 0,41 | 99,53 |
| 11 Amministrazione pubblica | 0,19 | 99,72 |
| 12 Lavorazione e conservazione di frutta e ortaggi | 0,13 | 99,85 |
| 13 Altre industrie manifatturiere | 0,06 | 99,91 |
| 14 Prodotti della chimica secondaria | 0,04 | 99,94 |
| 15 Trasporti aerei | 0,04 | 99,98 |
| 16 Strumenti ottici, apparecchi fotografici, orologi | 0,02 | 100,00 |
| <i>Totale</i> | 100,00 | |

Fonte: elaborazione Censis su dati Istat

2.2.6. Glossario dei termini economici utilizzati

Aggregati del conto economico delle risorse

- *Valore aggiunto al costo dei fattori*: 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 al costo dei fattori*: somma del valore aggiunto al costo dei fattori 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. È 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 a 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 a 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.

È 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 al costo dei fattori*: si tratta del rapporto tra le due componenti della produzione al costo dei fattori. 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 al costo dei fattori / produzione al costo dei fattori*: è un rapporto di composizione che misura l'autonomia del processo di produzione della branca dalle altre a monte. È quindi funzione inversa del grado di integrazione a monte.
- *Coefficiente tecnico*: è il rapporto tra i costi intermedi e la produzione al costo dei fattori 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 a 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 al costo dei fattori. 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 provoca complessivamente - a monte e a valle - nella branca un incremento di 2,00 euro.

Unità di lavoro (Ula)

- *Ula*: unità di misura per la valutazione dell'utilizzazione del fattore lavoro nel ciclo produttivo. Si ottengono trasformando l'insieme di posizioni lavorative, o attività, in unità omogenee rispetto all'intensità di lavoro mediante l'impiego di opportuni coefficienti.
- *Ula dirette*: unità di lavoro direttamente utilizzate dalla branca.
- *Ula a monte*: unità di lavoro utilizzate nella produzione dei beni e servizi acquistati dalla branca per la propria produzione.
- *Ula a valle*: unità di lavoro utilizzate nella distribuzione dei beni e servizi prodotti dalla branca.

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 al costo dei fattori per addetto*: rapporto fra la produzione al costo dei fattori e le Ula dirette. È 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 al costo dei fattori per addetto*: rapporto fra il valore aggiunto al costo dei fattori e le Ula dirette. È 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.

2.2.7. Lista completa delle fonti utilizzate

- *Bilancia dei pagamenti delle partite correnti del settore trasporti*, anni vari, Istat.
- *Calcolo della variazione delle scorte*, anni vari, Istat.
- *Censimento dell'industria e dei servizi al 31-12-1991*, Istat.
- *Censimento intermedio dell'industria e dei servizi al 31-12-1996*, Istat.
- *Commercio estero*, serie 1995-2000, Istat.
- *Consumi delle famiglie*, serie 1995-2000, Istat.
- *Conti delle imprese*, anni vari, Istat.
- *Conti e aggregati economici delle amministrazioni pubbliche*, anni vari, Istat.
- *Conti economici dei Settori istituzionali*, serie 1990-1997, Istat.

- *Conti economici nazionali annuali*, serie 1970-2000, Istat.
- *Conti economici nazionali trimestrali*, serie 1982.1-2000.2, Istat.
- *Conto economico consolidato delle amministrazioni pubbliche nei trasporti*, anni vari, MTN.
- *Conto Nazionale dei Trasporti 2000*, Ministero dei Trasporti e della Navigazione.
- *Contributi alla produzione e imposte sulla produzione, sulle importazioni e sull'Iva*, anni vari, Istat.
- *Decimo rapporto sul turismo italiano 2001*, Istat.
- *Forze di lavoro*, serie 1994-2000, Istat.
- *Il diporto in Italia*, anni vari, Ministero dei Trasporti e della Navigazione.
- *Indagine multiscopo sulle famiglie*, serie 1993-1999, Istat.
- *Indicatori congiunturali offerta turistica*, 1997-1998, Istat.
- *Investimenti, ammortamenti e stock di capitale*, serie 1980-1996, Istat.
- *Investimenti fissi lordi*, anni vari, Istat.
- *Investimenti, produzione e valore aggiunto delle costruzioni*, anni vari, Istat.
- *Le matrici dirette e inverse dell'economia italiana 1992*, Istat.
- *Navigazione marittima per operazioni di commercio*, anni vari, Ministero dei Trasporti e della Navigazione.
- *Occupazione e redditi da lavoro dipendente*, serie 1980-1997, Istat.
- *Pesca nei laghi e bacini artificiali*, anni vari, Istat.
- *Piano generale dei trasporti e della logistica 2000*, Ministero dei Trasporti e della Navigazione.
- *Prodotti della pesca marittima e lagunare*, anni vari, Istat.
- *Produzione e valore aggiunto, agricoltura, silvicoltura e pesca*, 1996-1998, Istat.
- *Produzione e valore aggiunto dei servizi destinabili alla vendita*, anni vari, Istat.
- *Produzione e valore aggiunto della trasformazione industriale*, anni vari, Istat.
- *Rapporto annuale sul turismo*, anni vari, Dipartimento del Turismo.
- *Redditi da lavoro dipendente, retribuzioni e oneri sociali*, anni vari, Istat.
- *Revisione serie storiche forze di lavoro ripartizionali*, serie 1992-1999, Istat.
- *Rilevazione congiunturale sul fatturato e l'occupazione degli "altri servizi"*, anni vari, Istat.
- *Spese degli altri enti pubblici*, anni vari, Istat.
- *Spese delle Regioni, Province e Comuni*, anni vari, Istat.

- *Spese dello Stato*, anni vari, Istat.
- *Statistiche dei trasporti 1999*, Istat.
- *Statistiche dei trasporti marittimi 1997*, Istat.
- *Statistiche della pesca, caccia e zootecnia 1997-1998*, Istat.
- *Tavola intersettoriale dell'economia italiana 1992 (TIO92)*, Istat.
- *Traffico merce imbarcata e sbarcata via terra*, anni vari, Ministero dei Trasporti e della Navigazione.
- *Traffico nel settore dei trasporti marittimi*, anni vari, Ministero dei Trasporti e della Navigazione.

3. LE PRINCIPALI DINAMICHE SETTORIALI

3.1. I Trasporti Marittimi

Il trasporto marittimo si rivela essere la cartina di tornasole di una vasta serie di problematiche relative al mare in generale e al Paese nella sua interezza. Le *performance* direttamente inerenti i flussi del trasporto marittimo e su acque interne emergono come il risultato dell'azione combinata di molteplici elementi; è l'intreccio di fattori infrastrutturali, normativi, organizzativi, di mercato e, più in generale, politico - sociali, a tracciare quei confini cui il sistema dei trasporti non può che rispettare.

Così, da un lato, la valutazione sulle condizioni del trasporto marittimo italiano finisce per coinvolgere un aggregato che travalica ampiamente l'ambito d'analisi di partenza e, dall'altro, la soluzione dei problemi che lo attanagliano chiama direttamente in causa competenze e strategie relative, in buona sostanza, al sistema Italia.

L'evidenza statistica consegna l'immagine di un comparto che pare soffocato da strozzature sistemiche e condizionato in misura rilevante da scelte politico - economiche che spesso appaiono eccessivamente timide, quand'anche non miopi.

Il problema della congestione delle reti stradali e, più in generale, dei nodi logistici dei trasporti riguarda l'Europa tutta e l'Italia in modo particolare; nel panorama economico segnato dalla globalizzazione, da imprese strettamente legate alle logiche del *just in time* e sempre più esposte alla funzionalità dei sistemi di spedizione, disporre di un apparato dei trasporti integrato ed efficiente diviene precondizione essenziale per la competitività aziendale e nazionale. Se alle tematiche richiamate si aggiungono le questioni di inquinamento e di impatto ambientale che la materia dei trasporti comporta, emerge con chiarezza l'importanza di convogliare il transito di merci e passeggeri su acqua.

Oggi, a livello internazionale, il mare è il vettore privilegiato del commercio, caratterizzato specificatamente dall'attitudine a veicolare materie prime di grande massa e dal ridotto valore unitario su lunghe tratte. Nel contesto in esame, l'Italia sconta tutta una serie di problemi strutturali, a vario titolo connessi con questioni di competitività, di insufficienza delle infrastrutture di raccordo con le altre modalità di trasporto e di scarsa attenzione politico-programmatica verso il mare quale vettore di trasporto su cui puntare.

Le conseguenze in merito ai flussi di trasporto merci su acqua sono piuttosto evidenti. All'incremento assoluto del traffico merci in navigazione di cabotaggio e in navigazione interna, intervenuto nell'intervallo temporale 1995-2000, fa da contraltare, nel medesimo periodo, il decremento in termini di quota sul totale del traffico merci.

Nel 2000 l'acqua è il vettore attraverso cui transita il 18,7% delle merci, la stessa quota di quattro anni prima; il sentiero di crescita intrapreso mostra segnali involutivi, quando invece il quadro di riferimento sembra suggerire l'opportunità di spingere nella direzione di una progressiva sostituzione delle vie di acqua a quelle, ormai sature, di asfalto. La considerazione riguarda tanto il traffico merci, quanto quello passeggeri ed è corroborata da solide argomentazioni che vanno ben oltre le osservazioni sullo stato attuale della rete stradale.

Proprio avendo riguardo alla globalità dei problemi del settore trasporti la scelta di una maggior proiezione sull'acqua appare la più sensata; il trasporto marittimo e fluviale non necessita di infrastrutture di linea, ma solo di raccordo, richiedendo investimenti di entità relativamente contenuta, ha un

Tab. 3.1 - Trasporto merci su acqua in Italia, valore assoluto e percentuale, 1995-2000 (milioni di tonnellate-km)

| Anni | Navigazione marittima di cabotaggio (1) | Navigazione interna | Navigazione totale | Traffico merci totale | Navigazione (%) |
|----------|---|---------------------|--------------------|-----------------------|-----------------|
| 1995 | 35.307 | 135 | 35.442 | 206.996 | 17,1 |
| 1996 | 39.878 | 125 | 40.003 | 213.947 | 18,7 |
| 1997 | 44.462 | 202 | 44.664 | 222.963 | 20,0 |
| 1998 | 44.986 | 126 | 45.112 | 233.902 | 19,3 |
| 1999 | 45.510 | 172 | 45.682 | 242.221 | 18,9 |
| 2000 (2) | 46.034 | 169 | 46.203 | 247.697 | 18,7 |

(1) Dal 1997 l'Istat ha migliorato la rilevazione dei traffici che si realizzano nello stretto di Messina

(2) Stime interne dell'Ufficio di Statistica del Ministero dei Trasporti e della Navigazione

Fonte: elaborazione Censis su dati Conto Nazionale dei Trasporti, anni vari

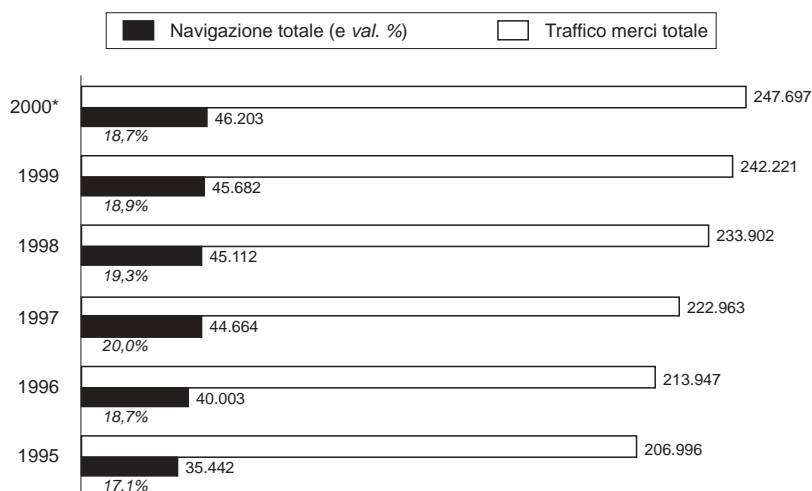
costo per tonnellata/chilometro di molto inferiore al trasporto su gomma e su rotaia e ha, nel confronto, limitate ripercussioni ambientali.

L'evidenza è la necessità sempre più stringente di un riequilibrio modale complessivo e, per superare le strozzature proprie di alcune delle direttrici portanti del nostro sistema di trasporto, la direzione che lo scenario sembra indicare è quella del trasporto combinato strada-acqua.

Nel dettaglio si indagheranno i seguenti punti:

- distribuzione del traffico merci e passeggeri nazionale per sistema di trasporto (tabb.3.3-3.4-3.5-3.6);
- traffico merci in navigazione di cabotaggio e interna (tab.3.7; Fig.3.2);
- movimento in navigazione di cabotaggio, internazionale e totale (tabb.3.8-3.9-3.10);
- scambi internazionali secondo la modalità di trasporto (tabb.3.14-3.15-3.16-3.17-3.18-3.19-3.20-3.21-3.22-3.23);
- flotta italiana e mondiale per consistenza, tipologia e anzianità di servizio (figg.3.3-4-5; tabb.3.25-3.26-3.27-3.28);
- flotta italiana e mondiale per paese controllante, per tipologia di nave e per registro di iscrizione (tabb.3.29-3.30-3.31-3.32-3.33);
- traffici merci e passeggeri nei porti italiani (tabb.3.34-3.35 e seguenti).

Fig. 3.1 - Trasporto merci su acqua in Italia, valore assoluto e percentuale, 1995-2000 (milioni di tonnellate-km)



Fonte: elaborazione Censis su dati Conto Nazionale dei Trasporti, anni vari

Tra il 1995 e il 2000 il traffico merci interno ha segnato una crescita sia in valore assoluto che in percentuale sul totale dei prodotti movimentati. Al 2000 entrambe le voci riguardanti il trasporto su acqua (Navigazione marittima di cabotaggio e Navigazione interna fluviale e lacustre) presentano valori più alti rispetto a cinque anni prima. Gli incrementi assoluti fatti registrare dal trasporto marittimo di cabotaggio e da quello interno non solo sono di tutto rilievo, rispettivamente +30,4% e +25,2% (l'analogo incremento calcolato sull'intero decennio 1990-2000 arriva a toccare il 43,2%), ma sono anche i più consistenti fra quelli fatto segnare dalle varie tipologie di trasporto.

Affinché variazioni positive tanto cospicue non risultino fuorvianti ai fini dell'analisi è sufficiente volgere l'attenzione ai dati inerenti la distribuzione percentuale del traffico merci secondo il sistema di trasporto; da questa angolazione la realtà appare diversa: nell'intervallo temporale considerato il totale delle merci veicolate sull'acqua è cresciuto dell'1,5%, non arrivando a coprire, nel 2000, nemmeno il 19% del totale, contro il 66,6% dell'autotrasporto.

Guardando nel dettaglio a tale evoluzione, si rileva nel corso del quinquennio persino un'inversione di tendenza; mentre infatti dal 1995 al 1997 il trasporto marittimo di cabotaggio guadagna quasi tre punti percentuali, dal 1998 al 2000 si verifica un'involuzione, con la perdita dell'1,3%.

Il movimento passeggeri interno su acqua ha avuto, in assoluto, un *exploit* tra il 1995 e il 2000, +89,0%, ma in termini relativi copre un esiguo 0,5% del totale, a fronte del 75,5% dei passeggeri che si sposta con l'autovettura.

Nella seconda metà degli anni 90 crescono tutti gli indicatori (navi arrivate, tonnellate di merci e numero di passeggeri) della navigazione nel complesso, comprensiva cioè sia di quella di cabotaggio che di quella internazionale. I tassi di variazione relativi al numero di navi arrivate e al loro tonnellaggio presentano incrementi dell'ordine del 70%, le merci trasportate registrano un +16,5% e il volume di passeggeri è salito di oltre il 60%.

Disaggregando la navigazione nelle sue due componenti, internazionale e di cabotaggio, si evince lo scarso peso che quest'ultima ha sul totale, in termini di navi arrivate e di numero di passeggeri trasportati. Dal raffronto tra i valori delle due tipologie di navigazione emerge immediata la marcata e pur scontata differenza nel tonnellaggio medio delle navi che la svolgono; le navi impegnate in tratte internazionali che transitano in Italia, pur essendo un ottavo di quelle in navigazione di cabotaggio, con una stazza netta complessiva ben oltre le 270.000.000 tonnellate, veicolano tre volte le merci trasportate dalle unità in navigazione entro i confini nazionali.

Tra il 1995 e il 2000 gli scambi internazionali si sono fortemente incrementati (+25,8% le esportazioni, +15,1% le importazioni); tra le moda-

lità di trasporto che hanno accompagnato la crescita del commercio oltre i confini nazionali si segnalano particolarmente, in merito alle quantità, quella via mare (+27,8% per le esportazioni e +9,3% per le importazioni) seguita dall'aerea (+1,6% per le esportazioni e +79,7% per le importazioni) e quella su gomma (+24,4% per le esportazioni e +28,6% per le importazioni). Il valore delle merci esportate via mare è sceso in media; la variazione quantitativa 1995-1999 segna un aumento del 15,7% per un valore che è invece diminuito nel complesso dell'1,5% e un fenomeno analogo sembra interessare le esportazioni su strada.

Nel 1999, relativamente alle esportazioni, le merci trasportate su rotaia e via mare appaiono caratterizzate da un basso valore unitario, al contrario dei prodotti che vengono scambiati per via aerea, i quali, pur essendo in volume appena lo 0,4% del totale scambiato, rappresentano quasi il 10% del valore complessivo.

I fenomeni suindicati, per le importazioni, si rivelano estremizzati nel parallelismo tra il trasporto via mare (valore medio molto ridotto) e il trasporto aereo (valore medio molto elevato). Prescindendo dalla notevole distanza nei volumi di merci veicolati via mare e via aereo, le categorie merceologiche che, in termini di incidenza sui totali relativi, sono oggetto preponderante delle due modalità di trasporto spiegano la consistente differenza di valore unitario emersa dai dati concernenti le importazioni: petrolio greggio, prodotti petroliferi, minerali e cascami per la metallurgia viaggiano in nave, prodotti chimici, macchine, veicoli e oggetti manufatti in aereo. La più contenuta differenza nel valore medio "mare - aereo" riscontrata invece nelle esportazioni è legata alla circostanza che, a parità di mezzo di trasporto utilizzato, dal nostro Paese escono prodotti meno disomogenei in valore.

La flotta italiana, mercantile e da pesca, è in costante crescita dal 1995, ma con ritmi che solo in due anni, nel 1999 e nel 2000, sono divenuti consistenti; l'evidenziato trend riguardante la numerosità del parco nautico appare confermato da quello che interessa il tonnellaggio; il tasso di variazione del quinquennio in esame si attesta al +11,2%.

Nell'andamento delle singole tipologie navali di cui consta la flotta, si nota un consistente aumento assoluto delle navi adibite al trasporto passeggeri e passeggeri/merci, +28,5%, di quelle da pesca, +13,5%, e delle navi speciali, +12,3%; l'unica voce in diminuzione è quella delle navi da carico secco, -3,5%. Quanto alle quote percentuali che ciascuna categoria rappresenta sul totale, il parallelismo tra il 1995 e il 2000 indica una sostanziale costanza della distribuzione cui unicamente i Raghetti (-8%) e le Portarinfuse (+8%) fanno rilevante eccezione. Rispetto alla ripartizione

media mondiale per tipi di navi, la flotta italiana al 2000 è caratterizzata, per motivi che saranno approfonditi in seguito, in modo particolare dal ridotto peso specifico delle Portacontenitori e dalla presenza di una percentuale di Traghetti molto oltre la media internazionale (il 19%, a fronte del 7% a livello mondiale). Al 31 dicembre 2000 il complesso dei mercantili nazionali risulta composto da 1.396 unità, per un totale di circa dieci milioni di tonnellate di stazza lorda e conta su 76 navi in costruzione (per 842.979tsl).

Il tonnellaggio mercantile registra tra 1995 e 2000 un incremento del 13%. In particolare, con il Registro Internazionale, istituito nel 1998, grazie alla riduzione dei costi del lavoro e fiscali ad esso collegati, è aumentata la componente di naviglio di proprietà nazionale che batte bandiera italiana (+37%) e si è drasticamente ridotta quella temporaneamente sotto bandiera estera, perché locata a scafo nudo a soggetti di un altro Stato (- 75%).

Il processo di rinnovamento che ha interessato il naviglio mercantile italiano negli anni 90 si è concretizzato in 483 navi ultimate, per un totale di 5.396.322tsl. La produzione ha riguardato per il 34,6% navi da carico liquido, per il 27,9% navi per servizi ausiliari, per il 24,4% navi miste e passeggeri e per il restante 13,0% navi da carico secco.

Tra le flotte mondiali, con riferimento ai dati del 2001, l'Italia si colloca al 16° posto della graduatoria, gestisce il 2,37% delle navi mondiali, coprendo l'1,62% del tonnellaggio complessivo. Tre nazioni europee, la Grecia (5° posto), la Norvegia (7°) e il Regno Unito (12° posto), occupano posizioni migliori e gestiscono porzioni del tonnellaggio mondiale molto più consistenti.

Prendendo in considerazione la flotta controllata nel complesso dall'armamento nazionale la situazione rilevata è analoga; l'Italia guadagna tre posizioni e figura al quattordicesimo posto, ma è, in questo ambito d'analisi, superata da ben cinque paesi europei (nell'ordine, Grecia, Norvegia, Germania, Danimarca e Regno Unito).

Quanto a tipologia di naviglio, il Paese, al primo gennaio 2001, si distingue per l'elevato numero di navi adibite al trasporto passeggeri, 130 (406.000 tpl), che la portano al quarto posto di questa classifica settoriale. Per le restanti tipologie l'Italia figura in posizioni defilate, con un preoccupante picco negativo nella categoria delle Portacontenitori, in cui è solo ventesima, con all'attivo appena undici unità (16.000 teu).

L'andamento dei traffici merci gestiti dai porti italiani negli anni 1996-2000 evidenzia un significativo incremento delle tonnellate movimentate. Avuto riguardo ai soli porti principali, i 23 a oggi sede di Autorità portuale e altri tra i quali Chioggia, Monfalcone e Trapani (per i quali si dispone di dati aggiornati all'anno 2000), si è registrato un costante andamento crescente

delle tonnellate imbarcate e sbarcate passate da 354.022 milioni di tonnellate nell'anno 1996 a 417.122 milioni nel 2000, per un incremento percentuale nell'intervallo in esame del 17,8% circa.

All'interno del totale dei traffici nei porti considerati si evidenzia una ripartizione per tipologia di merci al 2000 del 32% circa di merci varie; 46% circa di rinfuse liquide e 21,9% di rinfuse solide. La crescita del traffico nel periodo 1996-2000 ha riguardato tutte le tre componenti, ma in misura più significativa, il segmento delle merci varie.

Indicativo della crescita della portualità italiana e in particolare dei maggiori scali, è il dato, relativo al medesimo arco di tempo, in termini di TEU (*Twenty-feet Equivalent Unit container standard*); si è avuta una crescita di oltre l'85%. Un'evoluzione positiva tanto sostenuta nell'utilizzo dei *container* è pienamente congruente con gli andamenti mondiali e con la tendenza a uniformare gli standard dei trasporti marittimi; negli ultimi anni si è sviluppato molto il traffico *container* che riguarda anzitutto il trasporto di merci a più elevato valore.

Pur se in Italia è cresciuto l'uso dei *container*, e nonostante le ottime performance registrate, si ritiene, anche alla luce del recente avvio dell'operatività di ulteriori terminal specializzati (es. Taranto), vi siano ulteriori margini di crescita, compatibilmente con l'andamento dell'economia mondiale ed europea. Si osserva peraltro che nella graduatoria dei principali porti europei per movimento *container* solo Gioia Tauro, con il 4° posto, figura tra le primissime posizioni e alla nona posizione troviamo un altro porto italiano, Genova. I porti d'Italia, oltre ad avere solo le due unità menzionate nelle prime dieci posizioni, rispetto a quelli europei (in particolare nord-europei) movimentano volumi complessivi di *container* piuttosto ridotti, e solo

Tab. 3.2 - Traffici nei principali porti italiani (*), 1996-2000 (migliaia di tonnellate)

| Anni | Tonnellate totali | TEU (n.) | Passeggeri (n.) |
|------------------|-------------------|-----------|-----------------|
| 1996 | 354.022 | 3.806.342 | 34.018.261 |
| 1997 | 371.119 | 5.026.045 | 37.003.214 |
| 1998 | 402.879 | 5.924.011 | 38.109.516 |
| 1999 | 399.132 | 6.102.916 | 39.688.507 |
| 2000 | 417.122 | 7.067.633 | 42.461.656 |
| Var. % 1996-2000 | +17,8 | 85,7 | 24,8 |

(*) Porti di Savona, Genova, La Spezia, Marina di Carrara, Livorno, Piombino, Civitavecchia, Olbia, Cagliari, Napoli, Salerno, Gioia Tauro, Messina-Milazzo, Palermo, Augusta, Catania, Taranto, Brindisi, Bari, Ancona, Ravenna, Venezia, Trieste, Chioggia, Monfalcone, Trapani.

Fonte: elaborazione Censis su dati Autorità portuali, Capitanerie di porto, Az. Spec.

Genova e Gioia Tauro fanno segnare valori che oltrepassano il milione di TEU. Ciò si ritiene trovi spiegazione oltreché nella maggior ampiezza dei retroterra geografici ed economici dei porti nord europei rispetto agli scali marittimi del Mediterraneo, anche nel minor numero di porti del North Range rispetto al versante sud dell'Europa. Sulle coste Mediterranee in genere, e italiane in particolare, sono distribuiti infatti oltre a pochi grandi poli di transhipment o capolinea di traffici oceanici anche una fitta rete di porti che mediante collegamenti feeder assicurano una capillare distribuzione nel territorio di traffici in *containers*.

Il traffico passeggeri ha subito un incremento molto vicino al 25% per un totale di 42.461.656 passeggeri passati per i porti italiani nel 2000.

Tab. 3.3 - Distribuzione del traffico merci secondo il sistema di trasporto (milioni di tonnellate-km)

| Anni | Ferrovie dello Stato | Ferrovie in concessione | Navigazione marittima di cabotaggio (1) | Navigazione interna | Traffico aereo interno | Autotrasporto (>50 Km) | Oleodotti (>50 Km) | Totale |
|-------------|----------------------|-------------------------|---|---------------------|------------------------|------------------------|--------------------|---------|
| 1990 | 21.855 | 56 | 35.665 | 118 | 612 | 124.209 | 8.776 | 191.291 |
| 1995 | 24.352 | 56 | 35.307 | 135 | 671 | 137.254 | 9.221 | 206.996 |
| 1996 | 23.619 | 56 | 39.878 | 125 | 741 | 139.863 | 9.665 | 213.947 |
| 1997 | 25.917 | 58 | 44.462 | 202 | 743 | 142.270 | 9.311 | 222.963 |
| 1998 | 25.366 | 75 | 44.986 | 126 | 766 | 152.592 | 9.991 | 233.902 |
| 1999 | 24.434 | 58 | 45.510 | 172 | 790 | 161.482 | 9.775 | 242.221 |
| 2000 (2) | 25.600 | 68 | 46.034 | 169 | 814 | 165.048 | 9.964 | 247.697 |
| Var.% 95-00 | 5,1 | 21,4 | 30,4 | 25,2 | 21,3 | 20,3 | 8,1 | 19,7 |

(1) Dal 1997 l'Istat ha migliorato la rilevazione dei traffici che si realizzano nello stretto di Messina

(2) Stime interne dell'Ufficio di Statistica del Ministero dei Trasporti e della Navigazione

Fonte: Conto Nazionale dei Trasporti, anni vari

Tab. 3.4 - Distribuzione del traffico merci secondo il sistema di trasporto (milioni di tonn.-km, val. %)

| Anni | Ferrovie dello Stato | Ferrovie in concessione | Navigazione marittima di cabotaggio (1) | Navigazione interna | Traffico aereo interno | Autotrasporto (>50 Km) | Oleodotti (>50 Km) | Totale |
|----------|----------------------|-------------------------|---|---------------------|------------------------|------------------------|--------------------|--------|
| 1990 | 11,4 | 0,0 | 18,6 | 0,1 | 0,3 | 64,9 | 4,6 | 100,0 |
| 1995 | 11,8 | 0,0 | 17,1 | 0,1 | 0,3 | 66,3 | 4,5 | 100,0 |
| 1996 | 11,0 | 0,0 | 18,6 | 0,1 | 0,3 | 65,4 | 4,5 | 100,0 |
| 1997 | 11,6 | 0,0 | 19,9 | 0,1 | 0,3 | 63,8 | 4,2 | 100,0 |
| 1998 | 10,8 | 0,0 | 19,2 | 0,1 | 0,3 | 65,2 | 4,3 | 100,0 |
| 1999 | 10,1 | 0,0 | 18,8 | 0,1 | 0,3 | 66,7 | 4,0 | 100,0 |
| 2000 (2) | 10,3 | 0,0 | 18,6 | 0,1 | 0,3 | 66,6 | 4,0 | 100,0 |

(1) Dal 1997 l'Istat ha migliorato la rilevazione dei traffici che si realizzano nello stretto di Messina

(2) Stime interne dell'Ufficio di Statistica del Ministero dei Trasporti e della Navigazione

Fonte: Conto Nazionale dei Trasporti, anni vari

Tab. 3.5 - Distribuzione del traffico passeggeri secondo il sistema di trasporto (milioni di passeggeri-km)

| Anni | Ferrovie dello Stato | Ferrovie in concessione | Autobus da noleggio | Autovetture | Navigazione marittima di cabotaggio (1) | Navigazione interna | Traffico aereo interno | Altri | Totale |
|-----------|----------------------|-------------------------|---------------------|-------------|---|---------------------|------------------------|---------|---------|
| 1990 | 44.709 | 2.760 | 54.834 | 522.593 | 2.404 | 483 | 6.416 | 93.715 | 727.934 |
| 1991 | 46.427 | 2.769 | 58.839 | 538.265 | 2.528 | 461 | 6.223 | 89.448 | 744.960 |
| 1992 | 48.361 | 2.788 | 61.227 | 590.449 | 2.445 | 428 | 6.901 | 82.194 | 794.793 |
| 1993 | 47.101 | 2.674 | 61.698 | 588.279 | 2.220 | 430 | 6.903 | 82.040 | 791.345 |
| 1994 | 48.900 | 2.816 | 63.467 | 594.178 | 2.125 | 439 | 6.948 | 86.832 | 805.705 |
| 1995 | 43.859 | 2.792 | 59.968 | 614.713 | 2.247 | 420 | 7.108 | 92.582 | 823.689 |
| 1996 | 44.782 | 2.792 | 61.029 | 627.383 | 2.560 | 425 | 7.871 | 94.392 | 841.234 |
| 1997 | 43.591 | 3.001 | 62.046 | 638.837 | 3.297 | 448 | 8.841 | 96.544 | 856.605 |
| 1998 | 41.392 | 2.852 | 63.077 | 662.545 | 3.307 | 446 | 8.974 | 98.120 | 880.713 |
| 1999 | 40.971 | 2.878 | 64.116 | 663.319 | 3.832 | 435 | 9.841 | 100.133 | 885.525 |
| 2000 (2) | 43.700 | 2.933 | 65.150 | 664.395 | 4.224 | 424 | 10.497 | 102.159 | 893.482 |
| Var. % | | | | | | | | | |
| 1995-2000 | -0,4 | 5,1 | 8,6 | 8,1 | 88,0 | 1,0 | 47,7 | 10,3 | 8,5 |

(1) Dal 1997 l'Istat ha migliorato la rilevazione dei traffici che si realizzano nello stretto di Messina

(2) Stime interne dell'Ufficio di Statistica del Ministero dei Trasporti e della Navigazione

Fonte: Conto Nazionale dei Trasporti, anni vari

Tab. 3.6 - Distribuzione del traffico passeggeri secondo il sistema di trasporto (milioni di passeggeri-km, val. %)

| Anni | Ferrovie dello Stato | Ferrovie in concessione | Autobus da noleggio | Autovetture | Navigazione marittima di cabotaggio (1) | Navigazione interna | Traffico aereo interno | Altri | Totale |
|----------|----------------------|-------------------------|---------------------|-------------|---|---------------------|------------------------|-------|--------|
| 1990 | 6,1 | 0,4 | 7,5 | 71,8 | 0,3 | 0,1 | 0,9 | 12,9 | 100,0 |
| 1991 | 6,2 | 0,4 | 7,9 | 72,3 | 0,3 | 0,1 | 0,8 | 12,0 | 100,0 |
| 1992 | 6,1 | 0,4 | 7,7 | 74,3 | 0,3 | 0,1 | 0,9 | 10,3 | 100,0 |
| 1993 | 6,0 | 0,3 | 7,8 | 74,3 | 0,3 | 0,1 | 0,9 | 10,4 | 100,0 |
| 1994 | 6,1 | 0,3 | 7,9 | 73,7 | 0,3 | 0,1 | 0,9 | 10,8 | 100,0 |
| 1995 | 5,3 | 0,3 | 7,3 | 74,6 | 0,3 | 0,1 | 0,9 | 11,2 | 100,0 |
| 1996 | 5,3 | 0,3 | 7,3 | 74,6 | 0,3 | 0,1 | 0,9 | 11,2 | 100,0 |
| 1997 | 5,1 | 0,4 | 7,2 | 74,6 | 0,4 | 0,1 | 1,0 | 11,3 | 100,0 |
| 1998 | 4,7 | 0,3 | 7,2 | 75,2 | 0,4 | 0,1 | 1,0 | 11,1 | 100,0 |
| 1999 | 4,6 | 0,3 | 7,2 | 74,9 | 0,4 | 0,0 | 1,1 | 11,3 | 100,0 |
| 2000 (*) | 4,9 | 0,3 | 7,3 | 74,4 | 0,5 | 0,0 | 1,2 | 11,4 | 100,0 |

(1) Dal 1997 l'Istat ha migliorato la rilevazione dei traffici che si realizzano nello stretto di Messina

(*) Stime interne dell'Ufficio di Statistica del Ministero dei Trasporti e della Navigazione

Fonte: Conto Nazionale dei Trasporti, anni vari

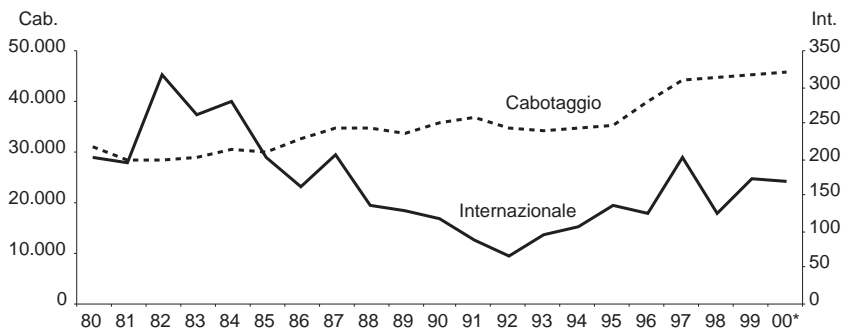
Tab. 3.7 - Traffico merci in navigazione di cabotaggio e interna (milioni di tonnellate-km)

| Anni | Navigazione marittima di cabotaggio (1) | Navigazione interna |
|------------------|---|---------------------|
| 1980 | 31.112 | 203 |
| 1981 | 28.205 | 195 |
| 1982 | 28.613 | 317 |
| 1983 | 29.167 | 262 |
| 1984 | 30.777 | 280 |
| 1985 | 30.104 | 201 |
| 1986 | 32.801 | 161 |
| 1987 | 34.981 | 208 |
| 1988 | 34.969 | 137 |
| 1989 | 33.872 | 129 |
| 1990 | 35.665 | 118 |
| 1991 | 37.087 | 87 |
| 1992 | 34.819 | 65 |
| 1993 | 34.006 | 97 |
| 1994 | 34.685 | 108 |
| 1995 | 35.307 | 135 |
| 1996 | 39.878 | 125 |
| 1997 | 44.462 | 202 |
| 1998 | 44.986 | 126 |
| 1999 | 45.510 | 172 |
| 2000 (2) | 46.034 | 169 |
| Var. % 1980-2000 | 48,0 | -16,7 |
| Var. % 1990-2000 | 29,1 | 43,2 |
| Var. % 1995-2000 | 30,4 | 25,2 |

(1) Dal 1997 l'Istat ha migliorato la rilevazione dei traffici che si realizzano nello stretto di Messina

(2) Stime interne dell'Ufficio di Statistica del Ministero dei Trasporti e della Navigazione

Fonte: Conto Nazionale dei Trasporti, anni vari

Fig. 3.2 - Traffico merci in navigazione di cabotaggio e interna (milioni di tonnellate-km)

Fonte: elaborazione Censis su dati Conto Nazionale dei Trasporti, anni vari

Tab. 3.8 - Movimento complessivo della navigazione

| Anni | Navi arrivate | | Merci (migliaia di tonnellate) | | | Passeggeri (migliaia) | | |
|---------------------|---------------|---------------------------------|--------------------------------|----------|---------|-----------------------|----------|--------|
| | Numero | Tsn (migliaia di tonnellate) | Sbarchi | Imbarchi | Totale | Sbarchi | Imbarchi | Totale |
| 1987 | 279.746 | 332.024 | 269.225 | 97.207 | 366.432 | 21.697 | 21.631 | 43.329 |
| 1988 | 323.851 | 354.390 | 271.266 | 104.211 | 375.477 | 23.230 | 23.159 | 46.389 |
| 1989 | 345.774 | 366.203 | 277.836 | 100.071 | 377.907 | 23.116 | 22.988 | 46.104 |
| 1990 | 350.970 | 380.204 | 295.766 | 109.233 | 404.999 | 25.486 | 25.432 | 50.918 |
| 1991 | 389.012 | 421.022 | 313.745 | 116.631 | 430.376 | 25.730 | 25.624 | 51.353 |
| 1992 | 368.882 | 396.385 | 291.933 | 110.573 | 402.506 | 24.943 | 24.789 | 49.733 |
| 1993 | 343.063 | 385.524 | 281.859 | 111.218 | 393.078 | 24.641 | 24.534 | 49.175 |
| 1994 | 323.036 | 403.531 | 287.440 | 111.684 | 399.124 | 23.908 | 23.769 | 47.678 |
| 1995 | 302.021 | 417.309 | 294.436 | 108.550 | 402.986 | 24.592 | 24.315 | 48.908 |
| 1996 | 368.265 | 441.781 | 316.181 | 127.336 | 443.518 | 28.356 | 28.354 | 56.710 |
| 1997 | 536.560 | 672.413 | 321.746 | 137.501 | 459.246 | 40.128 | 40.056 | 80.184 |
| 1998 | 564.989 | 724.849 | 335.222 | 140.448 | 475.670 | 40.398 | 40.223 | 80.621 |
| 1999 (*) | 549.194 | 748.819 | 327.783 | 135.286 | 463.069 | 42.745 | 42.696 | 85.441 |
| 2000 (*) | 519.773 | 696.979 | 328.548 | 141.074 | 469.622 | 39.649 | 39.503 | 79.152 |
| Var. % 1995-2000 | 72,1 | 67,0 | 11,6 | 30,0 | 16,5 | 61,2 | 62,5 | 61,8 |

(*) Stima interna dell'Ufficio di Statistica - Ministero dei Trasporti e della Navigazione

Fonte: Conto Nazionale dei Trasporti, anni vari

Tab. 3.9 - Movimento internazionale della navigazione

| Anni | Navi arrivate | | Merci (migliaia di tonnellate) | | | Passeggeri (migliaia) | | |
|------|---------------|---------------------------------|--------------------------------|----------|---------|-----------------------|----------|--------|
| | Numero | Tsn (migliaia di tonnellate) | Sbarchi | Imbarchi | Totale | Sbarchi | Imbarchi | Totale |
| 1987 | 35.436 | 189.851 | 208.833 | 36.843 | 245.676 | 1.769 | 1.714 | 3.484 |
| 1988 | 37.009 | 191.723 | 207.166 | 40.111 | 247.277 | 1.777 | 1.707 | 3.484 |
| 1989 | 36.301 | 187.098 | 216.419 | 38.654 | 255.073 | 2.009 | 1.880 | 3.889 |
| 1990 | 36.906 | 199.865 | 228.738 | 42.204 | 270.942 | 2.262 | 2.208 | 4.470 |
| 1991 | 38.793 | 213.026 | 243.727 | 46.619 | 290.346 | 1.874 | 1.768 | 3.642 |
| 1992 | 38.870 | 203.024 | 228.401 | 47.040 | 275.441 | 2.087 | 1.933 | 4.019 |
| 1993 | 38.749 | 195.936 | 222.056 | 51.415 | 273.471 | 2.110 | 2.004 | 4.114 |
| 1994 | 41.192 | 206.828 | 226.224 | 50.471 | 276.695 | 2.253 | 2.114 | 4.367 |

segue

segue **Tab. 3.9 - Movimento internazionale della navigazione**

| Anni | Navi arrivate | | Merci (migliaia di tonnellate) | | | Passeggeri (migliaia) | | |
|---------------------|---------------|---------------------------------|--------------------------------|----------|---------|-----------------------|----------|--------|
| | Numero | Tsn (migliaia di tonnellate) | Sbarchi | Imbarchi | Totale | Sbarchi | Imbarchi | Totale |
| 1995 | 42.257 | 213.236 | 234.115 | 48.254 | 282.369 | 2.256 | 2.040 | 4.295 |
| 1996 | 53.053 | 222.670 | 248.063 | 59.218 | 307.281 | 2.917 | 2.914 | 5.831 |
| 1997 | 48.734 | 256.209 | 246.948 | 62.703 | 309.652 | 2.613 | 2.542 | 5.155 |
| 1998 | 51.225 | 284.196 | 266.391 | 71.636 | 338.027 | 3.332 | 3.083 | 6.415 |
| 1999 (*) | 51.935 | 311.067 | 261.606 | 69.124 | 330.729 | 2.881 | 2.884 | 5.715 |
| 2000 (*) | 55.206 | 274.012 | 259.462 | 72.002 | 331.464 | 3.242 | 3.072 | 6.314 |
| Var. % 1995-2000 | 30,6 | 28,5 | 10,8 | 49,2 | 17,4 | 43,7 | 50,6 | 47,0 |

(*) Stima interna dell'Ufficio di Statistica - Ministero dei Trasporti e della Navigazione

Fonte: Conto Nazionale dei Trasporti, anni vari

Tab. 3.10 - Movimento in navigazione di cabotaggio

| Anni | Navi arrivate | | Merci (migliaia di tonnellate) | | | Passeggeri (migliaia) | | |
|---------------------|---------------|---------------------------------|--------------------------------|----------|---------|-----------------------|----------|--------|
| | Numero | Tsn (migliaia di tonnellate) | Sbarchi | Imbarchi | Totale | Sbarchi | Imbarchi | Totale |
| 1987 | 244.310 | 142.173 | 60.392 | 60.364 | 120.756 | 19.928 | 19.917 | 39.845 |
| 1988 | 286.842 | 162.667 | 64.100 | 64.100 | 128.201 | 21.453 | 21.452 | 42.905 |
| 1989 | 309.473 | 179.105 | 61.417 | 61.417 | 122.835 | 21.108 | 21.108 | 42.215 |
| 1990 | 314.064 | 180.339 | 67.029 | 67.029 | 134.058 | 23.224 | 23.224 | 46.448 |
| 1991 | 350.219 | 207.996 | 70.017 | 70.011 | 140.029 | 23.855 | 23.856 | 47.711 |
| 1992 | 330.012 | 193.361 | 63.533 | 63.533 | 127.065 | 22.857 | 22.857 | 45.713 |
| 1993 | 304.314 | 189.588 | 59.805 | 59.803 | 119.608 | 22.531 | 22.531 | 45.061 |
| 1994 | 281.844 | 196.704 | 61.216 | 61.213 | 122.429 | 21.655 | 21.655 | 43.311 |
| 1995 | 259.765 | 204.073 | 60.321 | 60.296 | 120.617 | 22.337 | 22.276 | 44.612 |
| 1996 | 315.212 | 219.112 | 68.118 | 68.118 | 136.237 | 25.440 | 25.440 | 50.879 |
| 1997 | 487.826 | 416.203 | 74.797 | 74.797 | 149.595 | 37.514 | 37.514 | 75.029 |
| 1998 | 513.764 | 440.653 | 68.831 | 68.812 | 137.643 | 37.066 | 37.140 | 74.206 |
| 1999 (*) | 497.259 | 437.752 | 66.177 | 66.162 | 132.339 | 39.864 | 39.862 | 79.726 |
| 2000 (*) | 464.527 | 422.967 | 69.086 | 69.072 | 138.158 | 36.407 | 36.432 | 72.839 |
| Var. % 1995-2000 | 78,8 | 107,3 | 14,5 | 14,6 | 14,5 | 63,0 | 63,6 | 63,3 |

(*) Stima interna dell'Ufficio di Statistica - Ministero dei Trasporti e della Navigazione

Fonte: Conto Nazionale dei Trasporti, anni vari

Tab. 3.11 - Traffici marittimi in Italia dal 1990 al 2000

| | Traffici internazionali | | | | Cabotaggio | | | |
|--------------------------|-------------------------|----------|---------|--------|------------|----------|---------|--------|
| | Sbarchi | Imbarchi | Totale | Var. % | Sbarchi | Imbarchi | Totale | Var. % |
| <i>Merci (mgl. ton.)</i> | | | | | | | | |
| 1990 | 228.738 | 42.204 | 270.942 | 6,2 | 67.029 | 67.029 | 134.058 | 9,1 |
| 1991 | 243.727 | 46.619 | 290.346 | 7,2 | 70.017 | 70.011 | 140.029 | 4,5 |
| 1992 | 228.401 | 47.040 | 275.441 | -5,1 | 63.533 | 63.533 | 127.065 | -9,3 |
| 1993 | 222.056 | 51.415 | 273.471 | -0,7 | 59.805 | 59.803 | 119.608 | -5,9 |
| 1994 | 226.224 | 50.471 | 276.695 | 1,2 | 61.216 | 61.213 | 122.429 | 2,4 |
| 1995 | 234.115 | 48.254 | 282.369 | 2,1 | 60.321 | 60.296 | 120.617 | -1,5 |
| 1996 | 248.063 | 59.218 | 307.281 | 8,8 | 68.118 | 68.118 | 136.237 | 13,0 |
| 1997 | 246.948 | 62.703 | 309.652 | 0,8 | 74.797 | 74.797 | 149.595 | 9,8 |
| 1998 | 266.391 | 71.636 | 338.027 | 9,2 | 68.831 | 68.812 | 137.643 | -8,0 |
| 1999 | 255.934 | 68.882 | 324.816 | -3,9 | 68.566 | 68.553 | 137.119 | -0,4 |
| 2000 | 259.462 | 72.002 | 331.464 | 2,0 | 69.086 | 69.072 | 138.158 | 0,8 |
| <i>Var. %</i> | | | | | | | | |
| 1995-2000 | 10,8 | 49,2 | 17,4 | | 14,5 | 14,6 | 14,5 | |
| <i>Passeggeri (mgl.)</i> | | | | | | | | |
| 1990 | 2.262 | 2.208 | 4.470 | 15,0 | 23.224 | 23.224 | 46.448 | 10,0 |
| 1991 | 1.874 | 1.768 | 3.642 | -18,5 | 23.855 | 23.856 | 47.711 | 2,7 |
| 1992 | 2.087 | 1.933 | 4.019 | 10,4 | 22.857 | 22.857 | 45.713 | -4,2 |
| 1993 | 2.110 | 2.004 | 4.114 | 2,3 | 22.531 | 22.531 | 45.061 | -1,4 |
| 1994 | 2.253 | 2.114 | 4.367 | 6,2 | 21.655 | 21.655 | 43.311 | -3,9 |
| 1995 | 2.256 | 2.040 | 4.295 | -1,6 | 22.337 | 22.276 | 44.612 | 3,0 |
| 1996 | 2.917 | 2.914 | 5.831 | 35,7 | 25.440 | 25.440 | 50.879 | 14,0 |
| 1997 | 2.613 | 2.542 | 5.155 | -11,6 | 37.514 | 37.514 | 75.029 | 47,5 |
| 1998 | 3.332 | 3.083 | 6.415 | 24,4 | 37.066 | 37.140 | 74.206 | -1,1 |
| 1999 | 3.104 | 2.941 | 6.045 | -5,8 | 34.719 | 34.739 | 69.458 | -6,4 |
| 2000 | 3.242 | 3.072 | 6.314 | 4,4 | 36.407 | 36.432 | 72.839 | 4,9 |
| <i>Var. %</i> | | | | | | | | |
| 1995-2000 | 43,7 | 50,6 | 47,0 | | 63,0 | 63,6 | 63,3 | |

(*) Stima interna dell'Ufficio di Statistica - Ministero dei Trasporti e della Navigazione

Fonte: Conto Nazionale dei Trasporti, anni vari

Tab. 3.12 - Scambi internazionali per modo di trasporto, 1991-2000 (quantità in migliaia di tonnellate, valori in miliardi di lire correnti)

| Tipo di traffico | 1991 | 1992 | 1993 | 1994 | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 1999 | 2000 | Var. % 1995-99 | Var. % 1995-00 |
|------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------------|---------|-------------------|-------------------|
| | | | | | | | | | | (mln di euro) | | | |
| Valori assoluti | | | | | | | | | | | | | |
| Totale | | | | | | | | | | | | | |
| Quantità esportate | 74.492 | 80.338 | 88.273 | 91.165 | 94.021 | 101.239 | 111.037 | 112.520 | 113.485 | 118.313 | 118.313 | 20,7 | 25,8 |
| Valori esportati | 209.728 | 219.436 | 266.214 | 308.046 | 381.175 | 388.885 | 409.128 | 426.183 | 419.124 | 216.459 | 419.124 | 10,0 | 10,0 |
| Quantità importate | 275.585 | 272.737 | 257.854 | 271.510 | 285.732 | 278.599 | 289.398 | 304.265 | 307.843 | 328.881 | 328.881 | 7,7 | 15,1 |
| Valori importati | 225.746 | 232.111 | 232.991 | 272.382 | 335.661 | 321.286 | 357.587 | 378.783 | 394.271 | 203.624 | 394.271 | 17,5 | 17,5 |
| Aereo | | | | | | | | | | | | | |
| Quantità esportate | 1.475 | 1.046 | 813 | 585 | 485 | 606 | 484 | 400 | 452 | 493 | 493 | -6,8 | 1,6 |
| Valori esportati | 15.959 | 17.156 | 21.905 | 26.127 | 31.364 | 33.532 | 35.952 | 37.048 | 39.339 | 20.317 | 39.339 | 25,4 | 25,4 |
| Quantità importate | 337 | 1.803 | 244 | 482 | 261 | 227 | 278 | 370 | 399 | 469 | 469 | 52,9 | 79,7 |
| Valori importati | 16.779 | 17.852 | 17.536 | 19.808 | 22.716 | 22.486 | 26.797 | 29.589 | 32.901 | 16.992 | 32.901 | 44,8 | 44,8 |
| Ferrovioario | | | | | | | | | | | | | |
| Quantità esportate | 5.581 | 5.160 | 4.723 | 5.732 | 6.194 | 11.043 | 12.271 | 8.767 | 9.946 | 7.787 | 7.787 | 60,6 | 25,7 |
| Valori esportati | 12.267 | 10.261 | 11.112 | 14.304 | 17.683 | 17.518 | 16.935 | 15.855 | 14.638 | 7.560 | 14.638 | -17,2 | -17,2 |
| Quantità importate | 52.177 | 51.636 | 43.835 | 42.972 | 46.673 | 44.575 | 47.998 | 49.639 | 51.909 | 47.425 | 47.425 | 11,2 | 1,6 |
| Valori importati | 31.446 | 33.337 | 25.197 | 28.520 | 33.684 | 31.590 | 36.341 | 35.851 | 36.367 | 18.782 | 36.367 | 8,0 | 8,0 |
| Marittimo | | | | | | | | | | | | | |
| Quantità esportate | 30.696 | 34.425 | 44.237 | 43.502 | 43.848 | 44.920 | 51.514 | 54.162 | 51.140 | 56.045 | 56.045 | 16,6 | 27,8 |
| Valori esportati | 37.974 | 39.471 | 58.769 | 70.076 | 87.058 | 93.658 | 100.742 | 98.702 | 94.940 | 49.032 | 94.940 | 9,1 | 9,1 |
| Quantità importate | 183.073 | 177.966 | 174.479 | 182.919 | 190.856 | 184.388 | 189.127 | 199.337 | 198.135 | 208.672 | 208.672 | 3,8 | 9,3 |
| Valori importati | 55.039 | 53.271 | 57.447 | 65.759 | 81.710 | 79.706 | 88.922 | 89.018 | 95.306 | 49.221 | 95.306 | 16,6 | 16,6 |
| Stradale | | | | | | | | | | | | | |
| Quantità esportate | 36.648 | 39.499 | 38.397 | 41.285 | 43.326 | 44.584 | 46.724 | 49.104 | 51.811 | 53.904 | 53.904 | 19,6 | 24,4 |
| Valori esportati | 143.155 | 151.945 | 173.069 | 196.479 | 243.211 | 242.507 | 253.844 | 272.228 | 268.603 | 138.722 | 268.603 | 10,4 | 10,4 |
| Quantità importate | 39.944 | 41.235 | 39.240 | 45.060 | 47.849 | 49.352 | 51.921 | 54.850 | 57.400 | 61.540 | 61.540 | 20,0 | 28,6 |
| Valori importati | 120.079 | 124.886 | 129.911 | 155.140 | 193.980 | 184.214 | 202.148 | 220.390 | 226.194 | 116.819 | 226.194 | 16,6 | 16,6 |

segue

segue Tab. 3.12 - Scambi internazionali per modo di trasporto, 1991-2000 (quantità in migliaia di tonnellate, valori in miliardi di lire correnti)

| Tipo di traffico | 1991 | 1992 | 1993 | 1994 | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | Var. % 1995-99 | Var. % 1995-00 |
|-------------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|---------------|------|-------------------|-------------------|
| Numeri indici 1991=100 | | | | | | | | | | | | |
| Totale | | | | | | | | | (mln di euro) | | | |
| Quantità esportate | 100 | 108 | 118 | 122 | 126 | 136 | 149 | 151 | 152 | 159 | | |
| Valori esportati | 100 | 105 | 127 | 147 | 182 | 185 | 195 | 203 | 200 | | | |
| Quantità importate | 100 | 99 | 94 | 99 | 104 | 101 | 105 | 110 | 112 | 119 | | |
| Valori esportati | 100 | 103 | 103 | 121 | 149 | 142 | 158 | 168 | 175 | | | |
| Aereo | | | | | | | | | | | | |
| Quantità esportate | 100 | 71 | 55 | 40 | 33 | 41 | 33 | 27 | 31 | 33 | | |
| Valori esportati | 100 | 108 | 137 | 164 | 197 | 210 | 225 | 232 | 247 | | | |
| Quantità importate | 100 | 535 | 72 | 143 | 77 | 67 | 82 | 110 | 118 | 139 | | |
| Valori esportati | 100 | 106 | 105 | 118 | 135 | 134 | 160 | 176 | 196 | | | |
| Ferrovio | | | | | | | | | | | | |
| Quantità esportate | 100 | 92 | 85 | 103 | 111 | 198 | 220 | 157 | 178 | 140 | | |
| Valori esportati | 100 | 84 | 91 | 117 | 144 | 143 | 138 | 129 | 119 | | | |
| Quantità importate | 100 | 99 | 84 | 82 | 89 | 85 | 92 | 95 | 99 | 91 | | |
| Valori esportati | 100 | 106 | 80 | 91 | 107 | 100 | 116 | 114 | 116 | | | |
| Marittimo | | | | | | | | | | | | |
| Quantità esportate | 100 | 112 | 144 | 142 | 143 | 146 | 168 | 176 | 167 | 183 | | |
| Valori esportati | 100 | 104 | 155 | 185 | 229 | 247 | 265 | 260 | 250 | | | |
| Quantità importate | 100 | 97 | 95 | 100 | 104 | 101 | 103 | 109 | 108 | 114 | | |
| Valori esportati | 100 | 97 | 104 | 119 | 148 | 145 | 162 | 162 | 173 | | | |
| Stradale | | | | | | | | | | | | |
| Quantità esportate | 100 | 108 | 105 | 113 | 118 | 122 | 127 | 134 | 141 | 147 | | |
| Valori esportati | 100 | 106 | 121 | 137 | 170 | 169 | 177 | 190 | 188 | | | |
| Quantità importate | 100 | 103 | 98 | 113 | 120 | 124 | 130 | 137 | 144 | 154 | | |
| Valori esportati | 100 | 104 | 108 | 129 | 162 | 153 | 168 | 184 | 188 | | | |

Fonte: Conto Nazionale dei Trasporti, Istat-Ice, 2000

Tab. 3.13 - Scambi internazionali per modo di trasporto, 1991-1999 (quantità in migliaia di tonnellate, valori in miliardi di lire a prezzi '95)

| Tipo di traffico | 1991 | 1992 | 1993 | 1994 | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 1999 (mln di euro) | Var. % 95-99 |
|------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|-----------------------|-----------------|
| Valori assoluti | | | | | | | | | | | |
| Totale | | | | | | | | | | | |
| Quantità esportate | 74.492 | 80.338 | 88.273 | 91.165 | 94.021 | 101.239 | 111.037 | 112.520 | 111.500 | | 18,6 |
| Valori esportati | 255.627 | 256.939 | 297.041 | 327.951 | 381.175 | 370.317 | 371.389 | 389.234 | 378.533 | 195.496 | -0,7 |
| Quantità importate | 275.585 | 272.737 | 257.854 | 271.510 | 285.732 | 278.599 | 289.398 | 304.265 | 304.987 | | 6,7 |
| Valori importati | 275.150 | 271.781 | 259.971 | 289.982 | 335.661 | 305.945 | 324.602 | 345.943 | 356.086 | 183.903 | 6,1 |
| Aereo | | | | | | | | | | | |
| Quantità esportate | 1.475 | 1.046 | 813 | 585 | 485 | 606 | 484 | 400 | 450 | | -7,2 |
| Valori esportati | 19.452 | 20.088 | 24.442 | 27.815 | 31.364 | 31.931 | 32.636 | 33.836 | 35.529 | 18.349 | 13,3 |
| Quantità importate | 337 | 1.803 | 244 | 482 | 261 | 227 | 278 | 370 | 378 | | 44,8 |
| Valori importati | 20.451 | 20.903 | 19.567 | 21.088 | 22.716 | 21.412 | 24.325 | 27.024 | 29.715 | 15.346 | 30,8 |
| Ferroviarfo | | | | | | | | | | | |
| Quantità esportate | 5.581 | 5.160 | 4.723 | 5.732 | 6.194 | 11.043 | 12.271 | 8.767 | 9.918 | | 60,1 |
| Valori esportati | 14.952 | 12.015 | 12.399 | 15.228 | 17.683 | 16.682 | 15.373 | 14.480 | 13.220 | 6.828 | -25,2 |
| Quantità importate | 52.177 | 51.636 | 43.835 | 42.972 | 46.673 | 44.575 | 47.998 | 49.639 | 51.507 | | 10,4 |
| Valori importati | 38.328 | 39.035 | 28.115 | 30.363 | 33.684 | 30.082 | 32.989 | 32.743 | 32.845 | 16.963 | -2,5 |
| Marittimo | | | | | | | | | | | |
| Quantità esportate | 30.696 | 34.425 | 44.237 | 43.502 | 43.848 | 44.920 | 51.514 | 54.162 | 50.725 | | 15,7 |
| Valori esportati | 46.285 | 46.217 | 65.574 | 74.604 | 87.058 | 89.186 | 91.449 | 90.145 | 85.745 | 44.284 | -1,5 |
| Quantità importate | 183.073 | 177.966 | 174.479 | 182.919 | 190.856 | 184.388 | 189.127 | 199.337 | 197.444 | | 3,5 |
| Valori importati | 67.084 | 62.375 | 64.099 | 70.008 | 81.710 | 75.900 | 80.720 | 81.300 | 86.076 | 44.454 | 5,3 |
| Stradale | | | | | | | | | | | |
| Quantità esportate | 36.648 | 39.499 | 38.397 | 41.285 | 43.326 | 44.584 | 46.724 | 49.104 | 50.323 | | 16,1 |
| Valori esportati | 174.484 | 177.914 | 193.110 | 209.175 | 243.211 | 230.928 | 230.429 | 248.626 | 242.589 | 125.287 | -0,3 |
| Quantità importate | 39.944 | 41.235 | 39.240 | 45.060 | 47.849 | 49.352 | 51.921 | 54.850 | 55.597 | | 16,2 |
| Valori importati | 146.358 | 146.230 | 144.955 | 165.165 | 193.980 | 175.418 | 183.501 | 201.283 | 204.287 | 105.506 | 5,3 |

segue

segue Tab. 3.13 - Scambi internazionali per modo di trasporto, 1991-1999 (quantità in migliaia di tonnellate, valori in miliardi di lire a prezzi '95)

| Tipo di traffico | 1991 | 1992 | 1993 | 1994 | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 1999 (min di euro) | Var. % 95-99 |
|-------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-----------------------|-----------------|
| Numeri indici 1991=100 | | | | | | | | | | | |
| Totale | | | | | | | | | | | |
| Quantità esportate | 100,0 | 107,8 | 118,5 | 122,4 | 126,2 | 135,9 | 149,1 | 151,0 | 149,7 | | |
| Valori esportati | 100,0 | 100,5 | 116,2 | 128,3 | 149,1 | 144,9 | 145,3 | 152,3 | 148,1 | | |
| Quantità importate | 100,0 | 99,0 | 93,6 | 98,5 | 103,7 | 101,1 | 105,0 | 110,4 | 110,7 | | |
| Valori esportati | 100,0 | 98,8 | 94,5 | 105,4 | 122,0 | 111,2 | 118,0 | 125,7 | 129,4 | | |
| Aereo | | | | | | | | | | | |
| Quantità esportate | 100,0 | 70,9 | 55,1 | 39,7 | 32,9 | 41,1 | 32,8 | 27,1 | 30,5 | | |
| Valori esportati | 100,0 | 103,3 | 125,7 | 143,0 | 161,2 | 164,2 | 167,8 | 173,9 | 182,7 | | |
| Quantità importate | 100,0 | 535,0 | 72,4 | 143,0 | 77,4 | 67,4 | 82,5 | 109,8 | 112,2 | | |
| Valori esportati | 100,0 | 102,2 | 95,7 | 103,1 | 111,1 | 104,7 | 118,9 | 132,1 | 145,3 | | |
| Ferrovio | | | | | | | | | | | |
| Quantità esportate | 100,0 | 92,5 | 84,6 | 102,7 | 111,0 | 197,9 | 219,9 | 157,1 | 177,7 | | |
| Valori esportati | 100,0 | 80,4 | 82,9 | 101,9 | 118,3 | 111,6 | 102,8 | 96,8 | 88,4 | | |
| Quantità importate | 100,0 | 99,0 | 84,0 | 82,4 | 89,5 | 85,4 | 92,0 | 95,1 | 98,7 | | |
| Valori esportati | 100,0 | 101,8 | 73,4 | 79,2 | 87,9 | 78,5 | 86,1 | 85,4 | 85,7 | | |
| Marittimo | | | | | | | | | | | |
| Quantità esportate | 100,0 | 112,1 | 144,1 | 141,7 | 142,8 | 146,3 | 167,8 | 176,4 | 165,2 | | |
| Valori esportati | 100,0 | 99,9 | 141,7 | 161,2 | 188,1 | 192,7 | 197,6 | 194,8 | 185,3 | | |
| Quantità importate | 100,0 | 97,2 | 95,3 | 99,9 | 104,3 | 100,7 | 103,3 | 108,9 | 107,8 | | |
| Valori esportati | 100,0 | 93,0 | 95,6 | 104,4 | 121,8 | 113,1 | 120,3 | 121,2 | 128,3 | | |
| Stradale | | | | | | | | | | | |
| Quantità esportate | 100,0 | 107,8 | 104,8 | 112,7 | 118,2 | 121,7 | 127,5 | 134,0 | 137,3 | | |
| Valori esportati | 100,0 | 102,0 | 110,7 | 119,9 | 139,4 | 132,3 | 132,1 | 142,5 | 139,0 | | |
| Quantità importate | 100,0 | 103,2 | 98,2 | 112,8 | 119,8 | 123,6 | 130,0 | 137,3 | 139,2 | | |
| Valori esportati | 100,0 | 99,9 | 99,0 | 112,8 | 132,5 | 119,9 | 125,4 | 137,5 | 139,6 | | |

Fonte: elaborazione Censis su dati Conto Nazionale dei Trasporti, 2000

Tab. 3.14 - Movimento di importazioni per modo di trasporto e per capitolo merceologico, 1999 (migliaia di tonnellate)

| Modo di trasporto | Capitolo merceologico | | | | | | | | | | Totale |
|------------------------------|-----------------------|--------|--------|---------|--------|--------|--------|-------|--------|--------|---------|
| | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | |
| Ferrovia | | | | | | | | | | | |
| v.a. | 4.010 | 493 | 81 | 34.519 | 2.080 | 4.455 | 1.843 | 258 | 1.311 | 2.457 | 51.507 |
| % | 17,5 | 3,3 | 0,4 | 24,2 | 8,8 | 21,6 | 10,7 | 6,9 | 6,0 | 12,7 | 16,9 |
| Strada | | | | | | | | | | | |
| v.a. | 10.265 | 7.779 | 620 | 547 | 1.865 | 6.092 | 3.155 | 434 | 12.927 | 11.913 | 55.597 |
| % | 44,9 | 52,8 | 3,4 | 0,4 | 7,9 | 29,5 | 18,4 | 11,5 | 59,4 | 61,8 | 18,2 |
| Navigazione marittima | | | | | | | | | | | |
| v.a. | 8.564 | 6.426 | 17.598 | 107.806 | 19.683 | 10.053 | 12.147 | 3.074 | 7.380 | 4.713 | 197.444 |
| % | 37,5 | 43,6 | 96,2 | 75,5 | 83,3 | 48,7 | 70,8 | 81,6 | 33,9 | 24,4 | 64,7 |
| Aereo | | | | | | | | | | | |
| v.a. | 26 | 30 | 0 | 2 | 1 | 14 | 3 | 0 | 117 | 186 | 379 |
| % | 0,1 | 0,2 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,1 | 0,0 | 0,0 | 0,5 | 1,0 | 0,1 |
| TOTALE | | | | | | | | | | | |
| v.a. | 22.866 | 14.729 | 18.299 | 142.874 | 23.629 | 20.625 | 17.149 | 3.766 | 21.765 | 19.285 | 304.987 |
| % | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 |

Fonte: Conto Nazionale dei Trasporti, 2000

Tab. 3.15 - Movimento di esportazioni per modo di trasporto e per capitolo merceologico, 1999 (migliaia di tonnellate)

| Modo di trasporto | Capitolo merceologico | | | | | | | | | | Totale |
|------------------------------|-----------------------|--------|-------|--------|-------|--------|--------|-------|--------|--------|---------|
| | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | |
| Ferrovia | | | | | | | | | | | |
| v.a. | 160 | 5.902 | 19 | 414 | 98 | 783 | 644 | 0 | 376 | 1.523 | 9.918 |
| % | 2,7 | 35,2 | 12,8 | 1,9 | 18,5 | 7,4 | 3,5 | 0,0 | 3,3 | 6,0 | 8,9 |
| Strada | | | | | | | | | | | |
| v.a. | 4.810 | 5.891 | 70 | 1.640 | 156 | 5.798 | 8.119 | 57 | 6.882 | 16.900 | 50.323 |
| % | 82,1 | 35,1 | 47,3 | 7,4 | 29,5 | 54,9 | 44,5 | 10,5 | 59,7 | 66,9 | 45,1 |
| Navigazione marittima | | | | | | | | | | | |
| v.a. | 880 | 4.965 | 60 | 19.871 | 275 | 3.971 | 9.483 | 481 | 4.224 | 6.517 | 50.725 |
| % | 15,0 | 29,6 | 40,5 | 89,9 | 52,0 | 37,6 | 51,9 | 88,9 | 36,6 | 25,8 | 45,5 |
| Aereo | | | | | | | | | | | |
| v.a. | 11 | 25 | 0 | 93 | 0 | 4 | 9 | 3 | 47 | 258 | 450 |
| % | 0,2 | 0,1 | 0,0 | 0,4 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,6 | 0,4 | 1,0 | 0,4 |
| TOTALE | | | | | | | | | | | |
| v.a. | 5.861 | 16.783 | 148 | 22.097 | 529 | 10.555 | 18.256 | 541 | 11.529 | 25.261 | 111.560 |
| % | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 |

Fonte: Conto Nazionale dei Trasporti, 2000

Tab. 3.16 - Movimento di importazioni per modo di trasporto e per capitolo merceologico, 2000 (*) (migliaia di tonnellate)

| Modo di trasporto | Capitolo merceologico | | | | | | | | | | Totale |
|------------------------------|-----------------------|--------|--------|---------|--------|--------|--------|-------|--------|--------|---------|
| | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | |
| Ferrovia | | | | | | | | | | | |
| v.a. | 4.593 | 502 | 68 | 29.508 | 2.171 | 4.473 | 1.754 | 287 | 1.447 | 2.621 | 47.425 |
| % | 18,7 | 3,3 | 0,3 | 19,4 | 8,5 | 20,4 | 8,5 | 7,7 | 6,5 | 11,4 | 14,4 |
| Strada | | | | | | | | | | | |
| v.a. | 11.089 | 8.134 | 830 | 490 | 1.754 | 6.912 | 3.348 | 531 | 13.528 | 14.924 | 61.540 |
| % | 45,1 | 54,0 | 4,1 | 0,3 | 6,8 | 31,5 | 16,3 | 14,3 | 60,5 | 64,6 | 18,7 |
| Navigazione marittima | | | | | | | | | | | |
| v.a. | 8.864 | 6.388 | 19.295 | 111.207 | 21.555 | 10.492 | 15.469 | 2.884 | 7.301 | 5.217 | 208.672 |
| % | 36,1 | 42,4 | 95,6 | 73,3 | 84,2 | 47,9 | 75,1 | 77,9 | 32,7 | 22,6 | 63,4 |
| Aereo | | | | | | | | | | | |
| v.a. | 23 | 25 | (**) | 1 | 134 | 30 | 18 | (**) | 52 | 185 | 469 |
| % | 0,1 | 0,2 | 0,0 | 0,0 | 0,5 | 0,1 | 0,1 | 0,0 | 0,2 | 0,8 | 0,1 |
| TOTALE | | | | | | | | | | | |
| v.a. | 24.569 | 15.051 | 20.193 | 151.798 | 25.614 | 21.921 | 20.590 | 3.704 | 22.351 | 23.091 | 328.881 |
| % | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 |

(*) Dati provvisori. (**) I numeri non raggiungono la metà della cifra dell'ordine minimo considerato
Fonte: elaborazione Censis su dati Istat-ICE, 2000

Tab. 3.17 - Movimento di esportazioni per modo di trasporto e per capitolo merceologico, 2000 (*) (migliaia di tonnellate)

| Modo di trasporto | Capitolo merceologico | | | | | | | | | | Totale |
|------------------------------|-----------------------|--------|-------|--------|-------|--------|--------|-------|--------|--------|---------|
| | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | |
| Ferrovia | | | | | | | | | | | |
| v.a. | 159 | 3.600 | 24 | 370 | 122 | 983 | 572 | 1 | 456 | 1.500 | 7.787 |
| % | 2,6 | 23,9 | 12,2 | 1,6 | 15,4 | 7,8 | 3,0 | 0,2 | 3,6 | 5,4 | 6,6 |
| Strada | | | | | | | | | | | |
| v.a. | 4.897 | 6.466 | 71 | 1.470 | 221 | 6.367 | 8.504 | 65 | 7.256 | 18.586 | 53.904 |
| % | 79,5 | 42,9 | 36,2 | 6,4 | 27,9 | 50,6 | 44,0 | 11,4 | 57,1 | 66,9 | 45,6 |
| Navigazione marittima | | | | | | | | | | | |
| v.a. | 1.102 | 4.974 | 101 | 21.185 | 448 | 5.217 | 10.249 | 503 | 4.958 | 7.307 | 56.045 |
| % | 17,9 | 33,0 | 51,5 | 91,6 | 56,6 | 41,5 | 53,0 | 88,4 | 39,0 | 26,3 | 47,4 |
| Aereo | | | | | | | | | | | |
| v.a. | 4 | 15 | 0 | 100 | (**) | 6 | 5 | (**) | 42 | 320 | 493 |
| % | 0,1 | 0,1 | 0,0 | 0,4 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,3 | 1,2 | 0,4 |
| TOTALE | | | | | | | | | | | |
| v.a. | 6.162 | 15.055 | 196 | 23.125 | 792 | 12.574 | 19.331 | 569 | 12.713 | 27.796 | 118.313 |
| % | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 |

(*) Dati provvisori. (**) I numeri non raggiungono la metà della cifra dell'ordine minimo considerato
Fonte: elaborazione Censis su dati Istat-Ice, 2000

Tab. 3.18 - Movimento di importazioni per modo di trasporto e per capitolo merceologico, 1995 (migliaia di tonnellate)

| Modo di trasporto | Capitolo merceologico | | | | | | | | | Totale | |
|------------------------------|-----------------------|--------|--------|---------|--------|--------|--------|-------|--------|--------|---------|
| | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | | 9 |
| Ferrovia | | | | | | | | | | | |
| v.a. | 4.931 | 725 | 514 | 26.027 | 4.298 | 4.055 | 2.383 | 297 | 1.495 | 1.946 | 46.673 |
| % | 23,0 | 5,0 | 2,6 | 19,3 | 15,0 | 22,8 | 19,4 | 8,3 | 8,0 | 13,7 | 16,3 |
| Strada | | | | | | | | | | | |
| v.a. | 8.657 | 6.575 | 1.726 | 734 | 2.245 | 5.273 | 2.833 | 272 | 10.402 | 9.131 | 47.848 |
| % | 40,3 | 45,7 | 8,6 | 0,5 | 7,8 | 29,7 | 23,1 | 7,6 | 55,5 | 64,2 | 16,7 |
| Navigazione marittima | | | | | | | | | | | |
| v.a. | 7.875 | 7.053 | 17.806 | 107.715 | 22.182 | 8.384 | 7.033 | 2.999 | 6.784 | 3.023 | 190.854 |
| % | 36,7 | 49,0 | 88,8 | 80,1 | 77,2 | 47,2 | 57,4 | 84,0 | 36,2 | 21,3 | 66,8 |
| Aereo | | | | | | | | | | | |
| v.a. | 19 | 15 | 0 | 82 | 1 | 5 | 8 | 3 | 24 | 104 | 261 |
| % | 0,1 | 0,1 | 0,0 | 0,1 | 0,0 | 0,0 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,7 | 0,1 |
| TOTALE | | | | | | | | | | | |
| v.a. | 21.485 | 14.395 | 20.048 | 134.558 | 28.725 | 17.750 | 12.259 | 3.571 | 18.726 | 14.214 | 285.731 |
| % | 100,0 | 99,8 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 99,8 | 100,0 | 100,0 | 99,9 | 99,9 | 100,0 |

Fonte: Conto Nazionale dei Trasporti, 2000

Tab. 3.19 - Movimento di esportazioni per modo di trasporto e per capitolo merceologico, 1995 (migliaia di tonnellate)

| Modo di trasporto | Capitolo merceologico | | | | | | | | | Totale | |
|------------------------------|-----------------------|-------|-------|--------|-------|--------|--------|------|-------|--------|--------|
| | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | | 9 |
| Ferrovia | | | | | | | | | | | |
| v.a. | 337 | 551 | 22 | 1.447 | 19 | 1.258 | 523 | 1 | 564 | 1.472 | 6.193 |
| % | 6,1 | 5,7 | 14,6 | 7,4 | 8,6 | 11,4 | 3,4 | 0,2 | 5,7 | 6,7 | 6,6 |
| Strada | | | | | | | | | | | |
| v.a. | 4.393 | 4.576 | 42 | 1.649 | 116 | 5.165 | 7.858 | 61 | 4.980 | 14.486 | 43.326 |
| % | 79,7 | 47,5 | 28,1 | 8,5 | 52,3 | 46,7 | 50,4 | 11,2 | 50,6 | 65,8 | 46,1 |
| Navigazione marittima | | | | | | | | | | | |
| v.a. | 775 | 4.489 | 85 | 16.092 | 87 | 4.640 | 7.200 | 484 | 4.278 | 5.717 | 43.847 |
| % | 14,1 | 46,6 | 57,4 | 82,8 | 39,0 | 41,9 | 46,2 | 88,5 | 43,5 | 26,0 | 46,6 |
| Aereo | | | | | | | | | | | |
| v.a. | 5 | 15 | 0 | 251 | 0 | 3 | 5 | 0 | 18 | 187 | 485 |
| % | 0,1 | 0,2 | 0,0 | 1,3 | 0,2 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,2 | 0,8 | 0,5 |
| TOTALE | | | | | | | | | | | |
| v.a. | 5.510 | 9.632 | 148 | 19.440 | 222 | 11.066 | 15.586 | 547 | 9.841 | 22.030 | 94.022 |
| % | 100,0 | 100,0 | 100,1 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 99,9 | 100,0 | 99,2 | 99,8 |

Fonte: Conto Nazionale dei Trasporti, 2000

Tab. 3.20 - Movimento di importazioni per modo di trasporto e per capitolo merceologico (variazione % 1995-99)

| Modo di trasporto | Capitolo merceologico | | | | | | | | | | Totale |
|--------------------------|-----------------------|-------|--------|-------|-------|-------|-------|--------|-------|------|--------|
| | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | |
| Ferrovia | -18,7 | -32,0 | -84,2 | 32,6 | -51,6 | 9,9 | -22,7 | -13,1 | -12,3 | 26,3 | 10,4 |
| Strada | 18,6 | 18,3 | -64,1 | -25,5 | -16,9 | 15,5 | 11,4 | 59,6 | 24,3 | 30,5 | 16,2 |
| Navigazione marittima | 8,7 | -8,9 | -1,2 | 0,1 | -11,3 | 19,9 | 72,7 | 2,5 | 8,8 | 55,9 | 3,5 |
| Aereo | 36,8 | 100,0 | -100,0 | -97,6 | -17,1 | 180,0 | -62,5 | -100,0 | 387,5 | 78,8 | 45,0 |
| TOTALE | 6,4 | 2,3 | -8,7 | 6,2 | -17,7 | 16,2 | 39,9 | 5,5 | 16,2 | 35,7 | 6,7 |

Fonte: elaborazione Censis su dati Conto Nazionale dei Trasporti, 2000

Tab. 3.21 - Movimento di esportazioni per modo di trasporto e per capitolo merceologico (variazione % 1995-99)

| Modo di trasporto | Capitolo merceologico | | | | | | | | | | Totale |
|--------------------------|-----------------------|-------|--------|-------|--------|-------|------|---------|-------|------|--------|
| | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | |
| Ferrovia | -52,5 | 971,1 | -11,9 | -71,4 | 415,8 | -37,8 | 23,1 | -100,0 | -33,3 | 3,5 | 60,1 |
| Strada | 9,5 | 28,7 | 68,5 | -0,5 | 34,5 | 12,3 | 3,3 | -7,1 | 38,2 | 16,7 | 16,1 |
| Navigazione marittima | 13,5 | 10,6 | -29,4 | 23,5 | 217,8 | -14,4 | 31,7 | -0,6 | -1,3 | 14,0 | 15,7 |
| Aereo | 120,0 | 66,7 | -100,0 | -62,9 | -100,0 | 28,7 | 64,0 | 3.746,2 | 161,1 | 38,0 | -7,2 |
| TOTALE | 6,4 | 74,2 | 0,0 | 13,7 | 138,3 | -4,6 | 17,1 | -1,1 | 17,2 | 14,7 | 18,7 |

Fonte: elaborazione Censis su dati Conto Nazionale dei Trasporti, 2000

Tab. 3.22 - Movimento di importazioni per modo di trasporto e per capitolo merceologico (variazione % 1995-2000)

| Modo di trasporto | Capitolo merceologico | | | | | | | | | | Totale |
|--------------------------|-----------------------|--------|--------|--------|-----------|--------|--------|-------|--------|-------|--------|
| | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | |
| Ferrovia | -6,85 | -30,76 | -86,77 | 13,37 | -49,49 | 10,31 | -26,40 | -3,37 | -3,21 | 34,69 | 1,61 |
| Strada | 28,09 | 23,71 | -51,91 | -33,24 | -21,87 | 31,08 | 18,18 | 95,22 | 30,05 | 63,44 | 28,62 |
| Navigazione marittima | 12,56 | -9,43 | 8,36 | 3,24 | -2,83 | 25,14 | 119,95 | -3,83 | 7,62 | 72,58 | 9,34 |
| Aereo | 21,05 | 66,67 | - | -98,78 | 11.011,11 | 500,00 | 125,00 | - | 116,67 | 77,88 | 79,38 |
| TOTALE | 14,35 | 4,56 | 0,72 | 12,81 | -10,83 | 23,50 | 67,96 | 3,72 | 19,36 | 62,45 | 15,10 |

Fonte: elaborazione Censis su dati Conto Nazionale dei Trasporti, 2000 e Istat-Ice, 2000

Tab. 3.23 - Movimento di esportazioni per modo di trasporto e per capitolo merceologico (variazione % 1995-2000)

| Modo di trasporto | Capitolo merceologico | | | | | | | | | | Totale |
|--------------------------|-----------------------|--------------|--------------|--------------|---------------|--------------|--------------|-------------|--------------|--------------|--------------|
| | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | |
| Ferrovia | -52,75 | 553,36 | 11,25 | -74,43 | 542,11 | -21,86 | 9,37 | -14,24 | -19,11 | 1,90 | 25,74 |
| Strada | 11,47 | 41,30 | 70,92 | -10,86 | 90,52 | 23,27 | 8,22 | 5,96 | 45,70 | 28,30 | 24,42 |
| Navigazione marittima | 42,19 | 10,80 | 18,82 | 31,65 | 417,80 | 12,44 | 42,35 | 3,93 | 15,90 | 27,81 | 27,82 |
| Aereo | -20,00 | 0,00 | -100,00 | -60,16 | - | 92,99 | -8,88 | - | 133,33 | 71,12 | 1,63 |
| TOTALE | 11,83 | 56,30 | 32,43 | 18,96 | 256,76 | 13,63 | 24,03 | 4,02 | 29,18 | 26,17 | 25,84 |

Fonte: elaborazione Censis su dati Conto Nazionale dei Trasporti, 2000 e Istat-Ice, 2000

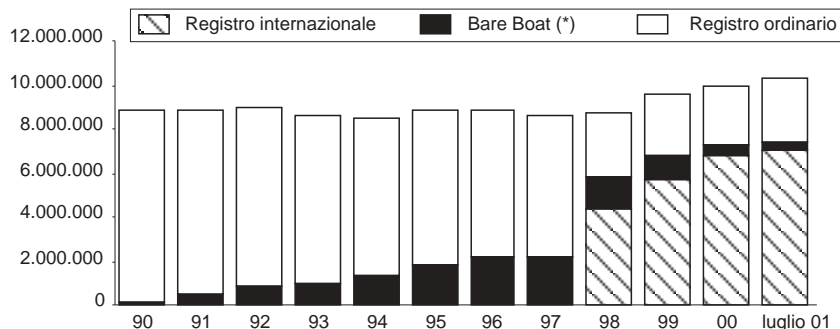
Tab. 3.24 - Classificazione delle merci

| Gruppi di merci (1) | Capitoli della tabella | Descrizione |
|---------------------|--|--|
| 1 | 0 - Prodotti agricoli e animali vivi | Cereali |
| 2 | | Patate, altri legumi freschi o congelati e frutti freschi |
| 3 | | Animali vivi, barbabietole da zucchero |
| 4 | | Legno e sughero |
| 5 | | Materie tessili e cascami, altre materie prime di origine animale o vegetale |
| 6 | 1 - Derrate alimentari e foraggiere | Derrate alimentari e foraggiere |
| 7 | | Oleaginosi |
| 8 | 2 - Combustibili minerali solidi | Combustibili minerali solidi |
| 9 | 3 - Prodotti petroliferi | Petrolio greggio |
| 10 | | Prodotti petroliferi |
| 11 | 4 - Minerali e cascami vari per la metallurgia | Minerali di ferro, rottami e polveri d'altoforno |
| 12 | | Altri minerali e cascami non ferrosi |
| 13 | 5 - Prodotti metallurgici | Prodotti metallurgici |
| 14 | 6 - Minerali greggi o manufatti e materiali da costruzione | Cementi, calce, materiali da costruzioni manufatturati |
| 15 | | Minerali greggi o manufatti |
| 16 | 7 - Concimi | Concimi naturali e manufatti |
| 17 | 8 - Prodotti chimici | Prodotti carbochimici, catrami |
| 18 | | Prodotti chimici, ad esclusione dei prodotti carbochimici o dei catrami |
| 19 | | Cellulosa e avanzi |
| 20 | 9 - Macchine e veicoli, oggetti manufatti e merci diverse | Veicoli e materiale da trasporto, macchine, motori anche smontati e parti |
| 21 | | Articoli metallici |
| 22 | | Vetro, vetreria, prodotti della ceramica |
| 23 | | Cuoio, tessuti, abbigliamento, articoli manufatti diversi |
| 24 | | Articoli diversi |

(1) La classificazione su 24 gruppi è utilizzata anche in sede UE

Fonte: Conto Nazionale dei Trasporti, 2000

Fig. 3.3 - La flotta mercantile italiana da dicembre 1990 a luglio 2001 (Tsl)

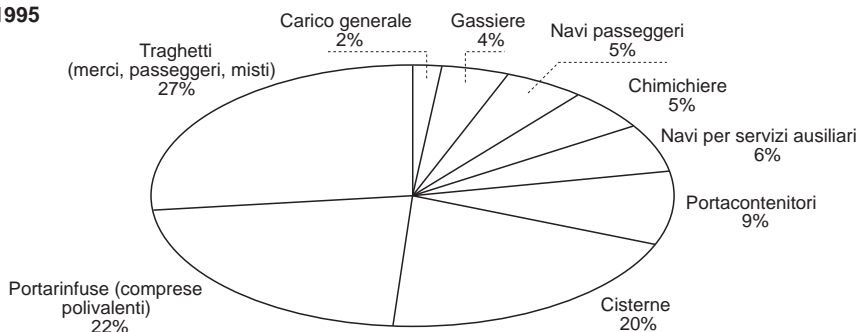


(*) Navi di proprietà italianalocate a scafo nudo a soggetto estero

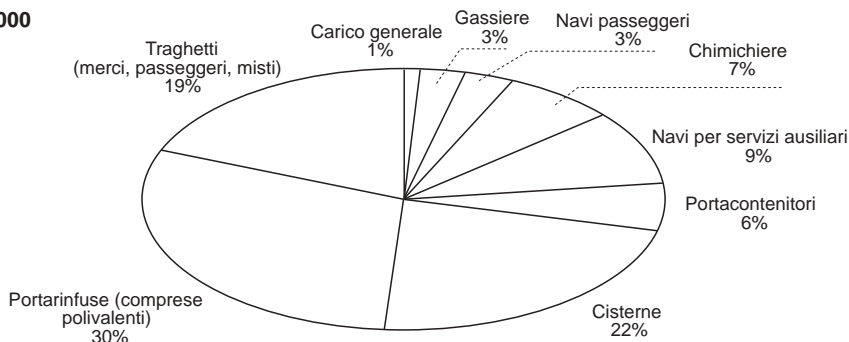
Fonte: elaborazione Censis su dati Confitarma, anni vari

Fig. 3.4 - Composizione della flotta italiana per tipo di nave (confronto tra il 1995 e il 2000)

1995



2000



Fonte: elaborazione Censis su dati Confitarma, 2001

Tab. 3.25 - Evoluzione 1995-2000 della flotta mercantile italiana

| Anni | Bandiera italiana | | Bandiera estera (*) | | Totale | |
|------|-------------------|-----------|---------------------|-----------|---------|-----------|
| | N. navi | Tsl | N. navi | Tsl | N. navi | Tsl |
| 1995 | 1.356 | 6.905.447 | 83 | 1.875.923 | 1.439 | 8.781.370 |
| 1996 | 1.308 | 6.604.887 | 92 | 2.187.822 | 1.400 | 8.792.709 |
| 1997 | 1.241 | 6.458.586 | 90 | 2.140.081 | 1.331 | 8.598.667 |
| 1998 | 1.264 | 7.184.316 | 67 | 1.527.279 | 1.331 | 8.711.595 |
| 1999 | 1.339 | 8.437.254 | 48 | 1.153.565 | 1.387 | 9.590.819 |
| 2000 | 1.376 | 9.475.503 | 20 | 472.668 | 1.396 | 9.948.171 |

(*) Navi di proprietà italiana noleggiate a scafo nudo a soggetto estero (*bare-boat charter*)

Fonte: Confitarma

Tab. 3.26 - Composizione della flotta mercantile italiana al 31 dicembre 2000 (*)

| Tipo di nave | In essere | | In costruzione | |
|-------------------------------------|--------------|------------------|----------------|----------------|
| | Navi | Tsl | Navi | Tsl |
| NAVI DA CARICO LIQUIDO | | | | |
| Petroliere | 130 | 1.925.297 | 0 | 0 |
| Gassiere | 53 | 377.739 | 0 | 0 |
| Chimichiere | 83 | 532.926 | 9 | 123.006 |
| Altre cisterne | 34 | 34.574 | 0 | 0 |
| Totale | 300 | 2.870.536 | 9 | 123.006 |
| NAVI DA CARICO SECCO | | | | |
| Carico generale | 36 | 155.106 | 0 | 0 |
| Portacontaineri e frigorifere | 31 | 895.769 | 0 | 0 |
| Portarinfuse | 44 | 2.064.293 | 2 | 81.200 |
| Traghetti | 69 | 1.459.052 | 4 | 199.165 |
| Totale | 180 | 4.574.220 | 6 | 280.365 |
| NAVI MISTE E DA PASSEGGERI | | | | |
| Crociera | 12 | 437.537 | 0 | 0 |
| Aliscafi, catamarani e unità veloci | 84 | 21.763 | 0 | 0 |
| Traghetti | 205 | 1.232.788 | 13 | 389.128 |
| Altre navi trasporto passeggeri | 101 | 26.130 | 4 | 757 |
| Totale | 402 | 1.718.218 | 17 | 389.885 |
| PORTARINFUSE POLIVALENTI | | | | |
| Ore/Oil, OBO | 4 | 171.347 | 0 | 0 |
| NAVI PER SERVIZI AUSILIARI | | | | |
| Rimorchiatori e navi appoggio | 296 | 110.295 | 11 | 4.942 |
| Altri tipi di navi | 214 | 503.555 | 33 | 44.781 |
| Totale | 510 | 613.850 | 44 | 49.723 |
| TOTALE | 1.396 | 9.948.171 | 76 | 842.979 |

(*) Navi oltre le 100 Tsl

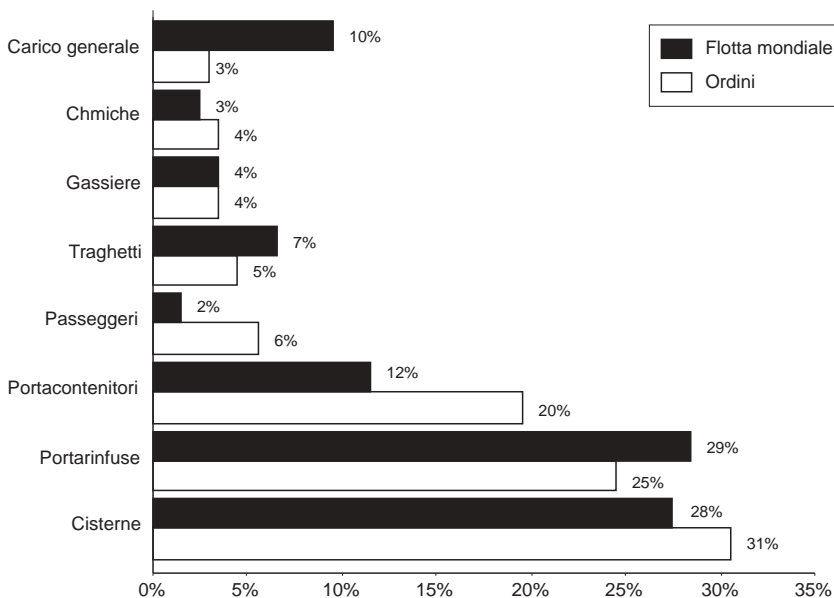
Fonte: elaborazione Censis su dati Confitarma, 2001

Tab. 3.27 - Consistenza della flotta mercantile e da pesca in Italia, 1990-2000

| | Tipo di nave | | | | | Totale |
|-------------------|---|----------------------|------------------------|---------------|---------------|--------|
| | Navi per il trasporto di passeggeri e di passeggeri e merci | Navi da carico secco | Navi da carico liquido | Navi speciali | Navi da pesca | |
| 1990 | 261 | 288 | 335 | 431 | 183 | 1.498 |
| 1991 | 272 | 267 | 315 | 439 | 194 | 1.487 |
| 1992 | 292 | 253 | 307 | 460 | 190 | 1.502 |
| 1993 | 282 | 223 | 294 | 449 | 188 | 1.436 |
| 1994 | 276 | 190 | 299 | 439 | 183 | 1.387 |
| 1995 | 249 | 259 | 315 | 567 | 326 | 1.716 |
| 1996 | 283 | 246 | 303 | 590 | 332 | 1.754 |
| 1997 | 296 | 242 | 306 | 584 | 333 | 1.761 |
| 1998 | 292 | 249 | 307 | 582 | 333 | 1.763 |
| 1999 | 316 | 247 | 326 | 610 | 348 | 1.847 |
| 2000 | 320 | 250 | 332 | 637 | 370 | 1.909 |
| Var. % 1995-00 | 28,5 | -3,5 | 5,4 | 12,3 | 13,5 | 11,2 |

Fonte: Conto Nazionale dei Trasporti, anni vari

Fig. 3.5 - Ripartizione per tipo di nave della flotta mondiale e degli ordini ai cantieri al 31/12/2000



Fonte: Lloyd's Register

Tab. 3.28 - Rinnovo del naviglio mercantile italiano (navi ultimate dal 1990 al 2000)

| Tipo di nave | Navi | Tsl | % su flotta al 31/12/2000 |
|-------------------------------------|------------|------------------|---------------------------|
| NAVI DA CARICO LIQUIDO | | | |
| Petroliere | 50 | 886.943 | 46 |
| Gassiere | 39 | 273.359 | 72 |
| Chimichiere | 63 | 498.739 | 94 |
| Altre cisterne | 15 | 4.468 | 13 |
| Totale | 167 | 1.663.509 | 58 |
| NAVI DA CARICO SECCO | | | |
| Carico generale | 9 | 106.841 | 69 |
| Portacontaineri e frigorifere | 13 | 325.800 | 36 |
| Portarinfuse | 21 | 1.212.339 | 59 |
| Traghetti | 20 | 771.939 | 53 |
| Totale | 63 | 2.416.919 | 53 |
| NAVI MISTE E DA PASSEGGERI | | | |
| Crociera | 16 | 547.770 | 125 |
| Aliscafi, catamarani e unità veloci | 32 | 9.925 | 46 |
| Traghetti | 48 | 553.873 | 45 |
| Altre navi trasporto passeggeri | 22 | 4.682 | 18 |
| Totale | 118 | 1.116.250 | 65 |
| NAVI PER SERVIZI AUSILIARI | | | |
| Rimorchiatori e navi appoggio | 69 | 22.516 | 20 |
| Altri tipi di navi | 66 | 177.128 | 35 |
| Totale | 135 | 199.644 | 33 |
| TOTALE | 483 | 5.396.322 | 55 |

(*) Navi oltre le 100 Tsl

Fonte: elaborazione Censis su dati Confitarma, 2001

Tab. 3.29 - Evoluzione delle principali flotte mondiali dal 1997 al 2001 (navi superiori alle 1.000 Tsl)

| Paesi | Flotta controllata (Tpl) | | | | | di cui con bandiera estera (val. %) | | | | |
|------------------------|--------------------------|------------|------------|------------|------------|-------------------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 |
| Grecia | 115 | 121 | 128 | 132 | 142 | 60 | 65 | 66 | 70 | 70 |
| Giappone | 87 | 89 | 94 | 95 | 98 | 75 | 77 | 79 | 81 | 84 |
| Norvegia | 47 | 52 | 52 | 54 | 57 | 43 | 45 | 46 | 48 | 53 |
| USA | 48 | 43 | 44 | 46 | 42 | 74 | 73 | 76 | 76 | 78 |
| Cina | 35 | 37 | 36 | 38 | 40 | 36 | 43 | 43 | 44 | 46 |
| Hong Kong | 33 | 34 | 32 | 31 | 36 | 82 | 83 | 82 | 81 | 75 |
| Germania | 17 | 21 | 26 | 29 | 33 | 65 | 65 | 64 | 74 | 76 |
| Corea del Sud | 23 | 25 | 26 | 25 | 25 | 56 | 62 | 72 | 72 | 71 |
| Singapore | 14 | 16 | 18 | 18 | 20 | 36 | 40 | 40 | 38 | 38 |
| Taiwan | 15 | 16 | 18 | 20 | 19 | 49 | 57 | 57 | 62 | 61 |
| Totale | 434 | 459 | 472 | 489 | 511 | 61 | 66 | 68 | 68 | 69 |
| Flotta mondiale | 713 | 734 | 741 | 753 | 770 | 57 | 60 | 60 | 63 | 63 |

Fonte: Confitarma, 2001

Tab. 3.30 - Principali flotte mondiali per Registro di iscrizione al 1 gennaio 2001 (navi superiori alle 1.000 Tsl)

| Paesi | N. navi | 000 Tsl | % sul totale | 000 Tpl | % sul totale |
|------------------------|---------|-------------|--------------|-------------|--------------|
| Panama | 6.184 | 114.382.270 | 20,50 | 169.701.383 | 21,42 |
| Liberia | 1.557 | 51.450.917 | 9,22 | 77.892.916 | 9,83 |
| Bahamas | 1.295 | 31.445.118 | 5,63 | 45.227.967 | 5,71 |
| Malta | 1.505 | 28.170.010 | 5,05 | 46.233.075 | 5,83 |
| Grecia | 1.529 | 26.401.716 | 4,73 | 44.490.284 | 5,61 |
| Cipro | 1.475 | 23.206.439 | 4,16 | 35.967.244 | 4,54 |
| Norvegia | 2.349 | 22.604.136 | 4,05 | 32.404.821 | 4,09 |
| Singapore | 1.728 | 21.491.085 | 3,85 | 33.408.187 | 4,22 |
| Cina | 3.319 | 16.498.790 | 2,96 | 23.311.020 | 2,94 |
| Giappone | 8.012 | 15.256.624 | 2,73 | 19.084.448 | 2,41 |
| USA | 5.792 | 11.110.901 | 1,99 | 13.198.835 | 1,67 |
| Regno Unito (1) | 1.671 | 10.962.496 | 1,96 | 12.176.284 | 1,54 |
| Russia | 4.755 | 10.485.916 | 1,88 | 7.686.029 | 0,97 |
| Hong Kong | 560 | 10.242.199 | 1,84 | 17.127.873 | 2,16 |
| Isole Marshall | 302 | 9.745.233 | 1,75 | 16.128.062 | 2,04 |
| <i>ITALIA</i> | 1.457 | 9.048.652 | 1,62 | 10.407.583 | 1,31 |
| San Vincenzo | 1.366 | 7.026.358 | 1,26 | 9.785.334 | 1,23 |
| Danimarca | 1.081 | 6.926.450 | 1,24 | 8.288.871 | 1,05 |
| India | 987 | 6.662.093 | 1,19 | 10.400.299 | 1,31 |
| Germania | 994 | 6.552.202 | 1,17 | 7.657.126 | 0,97 |
| Paesi Bassi (2) | 1.494 | 6.403.193 | 1,15 | 5.005.241 | 0,63 |
| Corea del Sud | 2.502 | 6.199.801 | 1,11 | 8.926.867 | 1,13 |
| Turchia | 1.153 | 5.832.717 | 1,05 | 9.166.330 | 1,16 |
| Bermuda | 129 | 5.751.816 | 1,03 | 9.362.688 | 1,18 |
| Malaysia | 865 | 5.328.086 | 0,95 | 7.576.668 | 0,96 |
| Taiwan | 680 | 5.086.185 | 0,91 | 7.766.290 | 0,98 |
| Francia (3) | 808 | 4.816.162 | 0,86 | 6.797.460 | 0,86 |
| Iran | 395 | 4.234.410 | 0,76 | 7.125.554 | 0,90 |
| Antigua Et Barbuda | 759 | 4.224.380 | 0,76 | 5.450.754 | 0,69 |
| Brasile | 505 | 3.808.762 | 0,68 | 6.046.085 | 0,76 |
| Indonesia | 2.480 | 3.384.240 | 0,61 | 4.170.985 | 0,53 |
| Filippine | 1.865 | 7.650 | 0,00 | 11.122 | 0,00 |
| <i>Totale mondiale</i> | 61.553 | 558.053.957 | 100,00 | 792.414.666 | 100,00 |

(1) Incluso Isola di Man

(2) Incluso Antille Olandesi

(3) Incluso Territori d'Oltremare e Isole di Wallis e Futuna

Fonte: Confittarma, 2001

Tab. 3.31 - Internazionalizzazione della flotta mondiale per navi superiori alle 1.000 Tsl al 1 gennaio 2001

| Paesi | Flotta controllata | | Bandiera nazionale | | Bandiera estera | | Quota % con bandiera estera | Quota % su flotta mondiale |
|--|--------------------|---------|--------------------|---------|-----------------|---------|-----------------------------------|----------------------------------|
| | N. navi | 000 Tpl | N. navi | 000 Tpl | N. navi | 000 Tpl | | |
| Grecia | 3.225 | 142.160 | 764 | 42.322 | 2.461 | 99.838 | 70,23 | 18,46 |
| Giappone | 2.830 | 98.040 | 702 | 15.163 | 2.128 | 82.877 | 84,53 | 12,73 |
| Norvegia | 1.375 | 57.436 | 694 | 27.054 | 681 | 30.382 | 52,90 | 7,46 |
| USA | 855 | 41.607 | 235 | 9.135 | 620 | 32.472 | 78,04 | 5,40 |
| Cina | 1.992 | 39.865 | 1.431 | 21.676 | 561 | 18.189 | 45,63 | 5,18 |
| Hong Kong | 540 | 35.465 | 162 | 8.727 | 378 | 26.738 | 75,39 | 4,60 |
| Germania | 2.056 | 32.519 | 449 | 7.704 | 1.607 | 24.815 | 76,31 | 4,22 |
| Corea del Sud | 815 | 25.398 | 398 | 7.353 | 417 | 18.045 | 71,05 | 3,30 |
| Singapore | 700 | 19.817 | 443 | 12.391 | 257 | 7.426 | 37,47 | 2,57 |
| Taiwan | 509 | 18.613 | 156 | 7.343 | 353 | 11.270 | 60,55 | 2,42 |
| Danimarca | 639 | 17.889 | 347 | 7.723 | 292 | 10.166 | 56,83 | 2,32 |
| Regno Unito | 612 | 17.724 | 244 | 7.312 | 368 | 10.412 | 58,75 | 2,30 |
| Russia | 1.644 | 14.238 | 1.331 | 6.998 | 313 | 7.240 | 50,85 | 1,85 |
| <i>ITALIA</i> | 572 | 12.722 | 448 | 8.504 | 124 | 4.218 | 33,16 | 1,65 |
| India | 312 | 11.582 | 267 | 10.094 | 45 | 1.488 | 12,85 | 1,50 |
| Arabia Saudita | 109 | 10.470 | 48 | 1.043 | 61 | 9.427 | 90,04 | 1,36 |
| Svezia | 344 | 10.268 | 160 | 1.501 | 184 | 8.767 | 85,38 | 1,33 |
| Turchia | 549 | 8.719 | 447 | 7.744 | 102 | 975 | 11,18 | 1,13 |
| Iran | 145 | 7.087 | 144 | 7.010 | 1 | 77 | 1,09 | 0,92 |
| Brasile | 166 | 6.966 | 152 | 5.611 | 14 | 1.355 | 19,45 | 0,90 |
| Malaysia | 276 | 6.496 | 224 | 5.405 | 52 | 1.091 | 16,79 | 0,84 |
| Svizzera | 235 | 6.477 | 12 | 714 | 223 | 5.763 | 88,98 | 0,84 |
| Belgio | 117 | 5.849 | 1 | 3 | 116 | 5.846 | 99,95 | 0,76 |
| Francia | 201 | 5.405 | 120 | 3.324 | 81 | 2.081 | 38,50 | 0,70 |
| Paesi Bassi | 631 | 5.144 | 473 | 3.036 | 158 | 2.108 | 40,98 | 0,67 |
| Filippine | 337 | 4.827 | 312 | 4.224 | 25 | 603 | 12,49 | 0,63 |
| Indonesia | 546 | 4.251 | 446 | 2.983 | 100 | 1.268 | 29,83 | 0,55 |
| Canada | 181 | 3.761 | 99 | 788 | 82 | 2.973 | 79,05 | 0,49 |
| Kuwait | 36 | 3.706 | 33 | 3.430 | 3 | 276 | 7,45 | 0,48 |
| Spagna | 230 | 3.681 | 127 | 1.671 | 103 | 2.010 | 54,60 | 0,48 |
| Altri | 3.414 | 49.633 | 2.203 | 25.494 | 1.211 | 24.139 | 48,63 | 6,44 |
| Tonnellaggio di ignoto controllo armatoriale | 3.524 | 42.373 | | | 3.524 | 42.370 | | 5,50 |
| <i>Totale mondiale</i> | 29.717 | 770.188 | 13.072 | 273.480 | 16.645 | 496.705 | 64,49 | 100 |

Fonte: elaborazione Censis su dati Confitarma, 2001

Tab. 3.32 - Principali flotte mondiali per tipo di nave al 1 gennaio 2001 (navi superiori alle 1.000 Tsl)

| Paesi | Passaggeri | | Portacontenitori | | Portarinfuse | | N. navi | | 000 Tpl | | |
|---------------|------------|---------|------------------|---------|--------------|----------------|---------|---------|---------------|---------|--------|
| | N. navi | 000 Tpl | N. navi | 000 Teu | N. navi | 000 Teu | N. navi | 000 Tpl | N. navi | 000 Tpl | |
| Giappone | 180 | 526 | Germania | 661 | 1.234 | Grecia | 787 | 62.884 | Grecia | 1.336 | 66.240 |
| Grecia | 201 | 520 | Taiwan | 197 | 468 | Giappone | 731 | 37.870 | Giappone | 799 | 45.499 |
| Stati Uniti | 129 | 460 | Danimarca | 139 | 399 | Norvegia | 479 | 36.750 | Cina | 553 | 22.546 |
| ITALIA | 130 | 406 | Giappone | 193 | 354 | Stati Uniti | 377 | 30.922 | Hong Kong | 239 | 17.851 |
| Regno Unito | 102 | 348 | Grecia | 136 | 252 | Hong Kong | 120 | 14.354 | Corea del Sud | 192 | 14.064 |
| Norvegia | 125 | 306 | Cina | 180 | 222 | Singapore | 321 | 12.272 | Norvegia | 177 | 11.056 |
| Cina | 89 | 208 | Regno Unito | 90 | 225 | Arabia Saudita | 71 | 9.765 | Taiwan | 148 | 8.379 |
| Finlandia | 37 | 164 | Singapore | 127 | 185 | Danimarca | 168 | 8.337 | Stati Uniti | 123 | 6.124 |
| Filippine | 70 | 151 | Corea del Sud | 104 | 183 | Svezia | 134 | 7.920 | Turchia | 151 | 5.676 |
| Svezia | 29 | 141 | Svizzera | 74 | 150 | Regno Unito | 153 | 7.919 | ITALIA | 69 | 5.317 |
| Germania | 56 | 137 | Stati Uniti | 62 | 133 | Corea del Sud | 196 | 6.895 | India | 124 | 5.286 |
| Francia | 45 | 16 | Hong Kong | 50 | 106 | Russia | 343 | 6.263 | Germania | 108 | 4.820 |
| Canada | 66 | 93 | Israele | 31 | 77 | Cina | 289 | 6.095 | Regno Unito | 63 | 4.704 |
| Indonesia | 51 | 86 | Francia | 25 | 67 | India | 113 | 5.567 | Brasile | 48 | 3.400 |
| Turchia | 51 | 70 | Russia | 35 | 52 | ITALIA | 240 | 5.176 | Singapore | 91 | 3.331 |
| Spagna | 34 | 61 | Malaysia | 39 | 53 | Belgio | 64 | 4.204 | Filippine | 71 | 3.005 |
| Danimarca | 26 | 48 | Norvegia | 23 | 47 | Iran | 33 | 4.130 | Malaysia | 68 | 2.898 |
| Corea del Sud | 23 | 46 | Canada | 22 | 40 | Germania | 163 | 3.892 | Russia | 127 | 2.737 |
| Russia | 26 | 46 | Tailandia | 26 | 25 | Kuwait | 28 | 3.497 | Danimarca | 32 | 2.127 |
| Egitto | 36 | 40 | ITALIA | 11 | 16 | Brasile | 72 | 3.170 | Svizzera | 44 | 2.061 |

Fonte: Confitarma, 2001

Tab. 3.33 - Internazionalizzazione della flotta mondiale - Tonnellaggio complessivo controllato dall'armamento dei principali Paesi marittimi (var. % 1995-2000)

| Paese | Flotta controllata | Bandiera nazionale | Bandiera estera |
|------------------------|--------------------|--------------------|-----------------|
| Grecia | 20,2 | -15,7 | 46,7 |
| Giappone | 12,6 | -35,6 | 30,5 |
| Norvegia | 19,6 | -5,2 | 55,7 |
| Usa | -13,0 | -30,4 | -6,4 |
| Cina | 16,4 | -3,7 | 55,1 |
| Hong Kong | 14,5 | 29,7 | 10,3 |
| Germnia | 90,8 | 29,7 | 123,5 |
| Corea del Sud | 24,0 | -21,3 | 62,1 |
| Taiwan | 38,9 | 64,1 | 10,6 |
| Singapore | 48,5 | -3,4 | 128,2 |
| Regno Unito | -16,3 | 79,6 | -40,5 |
| Danimarca | 55,1 | 2,6 | 142,3 |
| Russia | -10,8 | -41,4 | 80,1 |
| ITALIA | 17,3 | 15,3 | 21,6 |
| India | -2,9 | -6,6 | 32,0 |
| Svezia | -21,6 | -50,8 | -16,1 |
| Arabia Saudita | 11,5 | 54,3 | 6,5 |
| Turchia | -4,8 | -14,8 | 1.355,2 |
| Brasile | -23,9 | -11,9 | -94,3 |
| Belgio | 79,8 | 43.061,5 | -64,9 |
| Iran | 41,9 | 18,8 | 3.662,1 |
| Malaysia | n.d. | n.d. | n.d. |
| Svizzera | 15,8 | -99,4 | 29,7 |
| Francia | -22,2 | -5,4 | -39,3 |
| Paesi Bassi | 1,6 | 0,4 | 3,3 |
| Filippine | 4,6 | -5,7 | 337,0 |
| Indonesia | 5,8 | 9,7 | -2,5 |
| Kuwait | -2,0 | -72,9 | 219,7 |
| Spagna | n.d. | n.d. | n.d. |
| Canada | n.d. | n.d. | n.d. |
| Altri | -29,7 | -41,3 | -11,1 |
| Ignoto | 2,6 | - | 2,6 |
| Totale mondiale | 11,1 | -9,4 | 27,0 |

Fonte: elaborazione Censis su dati Confitarma, anni vari

Tab. 3.34 - Movimento container nei principali porti italiani dal 1995 al 2000 (Teu)

| Porto | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | Var. % 1995-2000 |
|---------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|---------------------|
| Gioia Tauro | 16.048 | 486.946 | 1.444.441 | 2.082.761 | 2.371.627 | 2.652.701 | 16.429,8 |
| Genova | 615.152 | 825.752 | 1.179.954 | 1.265.593 | 1.233.817 | 1.500.632 | 143,9 |
| La Spezia | 965.483 | 871.100 | 615.542 | 731.882 | 802.191 | 909.962 | -5,8 |
| Livorno | 423.729 | 416.622 | 501.146 | 522.466 | 457.842 | 501.339 | 18,3 |
| Napoli | 234.767 | 245.806 | 299.117 | 319.686 | 308.679 | 396.562 | 68,9 |
| Salerno | 173.880 | 190.032 | 201.680 | 207.927 | 238.025 | 275.963 | 58,7 |
| Venezia | 127.878 | 168.821 | 211.969 | 206.389 | 199.803 | 218.023 | 70,5 |
| Trieste | 150.013 | 172.847 | 201.918 | 171.297 | 185.263 | 206.134 | 37,4 |
| Ravenna | 193.374 | 159.818 | 188.223 | 172.524 | 173.405 | 181.387 | -6,2 |
| Ancona | 26.873 | 46.727 | 65.555 | 66.138 | 45.524 | 83.934 | 212,3 |
| <i>Totale</i> | 2.927.197 | 3.584.471 | 4.909.545 | 5.746.663 | 6.016.176 | 6.926.637 | 136,6 |

Fonte: elaborazione Censis su dati Confitarma, 2001

Tab. 3.35 - Movimento container nei principali porti europei dal 1997 al 2000 (Teu arrotondati al migliaio)

| Porto | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | Var. % 1997-2000 |
|---------------|------------|------------|------------|------------|---------------------|
| Rotterdam | 5.495.000 | 6.032.000 | 6.400.000 | 6.330.000 | 15,20 |
| Amburgo | 3.337.000 | 3.550.000 | 3.750.000 | 4.250.000 | 27,36 |
| Anversa | 2.950.000 | 3.270.000 | 3.614.000 | 4.100.000 | 38,98 |
| Gioia Tauro | 1.444.000 | 2.083.000 | 2.372.000 | 2.653.000 | 83,73 |
| Brema | 1.700.000 | 1.820.000 | 2.200.000 | 2.712.000 | 59,53 |
| Algeciras | 1.400.000 | 1.826.000 | 1.850.000 | 2.009.000 | 43,50 |
| Le Havre | 1.100.000 | 1.320.000 | 1.365.000 | 1.464.000 | 33,09 |
| Barcellona | 950.000 | 1.095.000 | 1.235.000 | 1.390.000 | 46,32 |
| Genova | 1.180.000 | 1.266.000 | 1.234.000 | 1.501.000 | 27,20 |
| Valencia | 790.000 | 1.005.000 | 1.165.000 | 1.308.000 | 65,57 |
| Pireo | 600.000 | 933.000 | 984.000 | 1.157.000 | 92,83 |
| La Spezia | 616.000 | 732.000 | 802.000 | 910.000 | 47,73 |
| Zeebrugge | 648.000 | 776.000 | 835.000 | 965.000 | 48,92 |
| Marsiglia | 620.000 | 664.000 | 695.000 | 726.000 | 17,10 |
| Livorno | 501.000 | 522.000 | 458.000 | 501.000 | 0,00 |
| Napoli | 299.000 | 320.000 | 309.000 | 397.000 | 32,78 |
| Salerno | 202.000 | 208.000 | 238.000 | 276.000 | 36,63 |
| Venezia | 212.000 | 206.000 | 200.000 | 218.000 | 2,83 |
| Trieste | 202.000 | 171.000 | 185.000 | 206.000 | 1,98 |
| Ravenna | 188.000 | 173.000 | 173.000 | 181.000 | -3,72 |
| <i>Totale</i> | 24.434.000 | 27.972.000 | 30.064.000 | 33.254.000 | 36,10 |

Fonte: elaborazione Censis su dati Confitarma, 2001

Tab. 3.36 - Numero di navi, tonnellate di stazza netta (Tsn), merci e passeggeri trasportati nel complesso della navigazione per porto di imbarco e sbarco, 1998 (*) (dati assoluti)

| Porti | Navi arrivate | | Merci (tonnellate) | | | Passeggeri | | |
|--------------------|----------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| | Numero | Tsn | Sbarchi | Imbarchi | Totale | Sbarchi | Imbarchi | Totale |
| Ancona | 2.991 | 15.451.310 | 3.100.077 | 2.350.820 | 5.450.897 | 538.673 | 504.716 | 1.043.389 |
| Augusta | 3.126 | 15.218.871 | 17.943.287 | 14.694.788 | 32.638.074 | 0 | 0 | 0 |
| Bari | 2.826 | 10.905.149 | 1.296.615 | 758.788 | 2.055.403 | 659.302 | 617.478 | 1.276.780 |
| Brindisi | 3.924 | 13.085.053 | 6.150.159 | 2.713.269 | 8.863.428 | 639.594 | 576.594 | 1.216.188 |
| Cagliari | 2.174 | 8.066.115 | 2.774.656 | 2.486.674 | 5.261.330 | 311.722 | 317.498 | 629.219 |
| Capri | 23.618 | 4.768.287 | 140.873 | 73.499 | 214.371 | 2.342.302 | 2.307.204 | 4.649.506 |
| Catania | 960 | 1.950.652 | 1.229.281 | 221.187 | 1.450.468 | 18.546 | 29.858 | 48.405 |
| Civitavecchia | 3.943 | 17.025.584 | 8.824.216 | 2.517.008 | 11.341.224 | 1.169.697 | 1.122.809 | 2.292.506 |
| Genova | 7.449 | 55.971.678 | 34.799.754 | 10.413.455 | 45.213.209 | 1.039.067 | 1.196.668 | 2.235.735 |
| Gioia Tauro | 2.587 | 17.828.803 | 7.092.146 | 6.037.233 | 13.129.379 | 0 | 0 | 0 |
| La Spezia | 1.852 | 11.943.701 | 8.344.271 | 4.926.156 | 13.270.427 | 17.092 | 19.122 | 36.214 |
| Livorno | 7.749 | 37.383.820 | 15.534.732 | 6.449.526 | 21.984.258 | 637.429 | 644.272 | 1.281.701 |
| Marina di Carrara | 783 | 2.143.413 | 1.925.395 | 1.539.679 | 3.465.074 | 148 | 139 | 287 |
| Messina | 82.300 | 91.315.714 | 518.101 | 112.792 | 630.893 | 5.591.735 | 5.616.525 | 11.208.260 |
| Milazzo | 8.778 | 8.576.974 | 7.617.707 | 5.322.383 | 12.940.090 | 633.864 | 621.506 | 1.255.370 |
| Napoli | 43.075 | 32.520.929 | 9.312.226 | 5.525.489 | 14.837.715 | 3.133.191 | 3.034.662 | 6.167.853 |
| Olbia | 3.108 | 14.097.634 | 3.137.865 | 2.654.305 | 5.792.169 | 981.574 | 955.851 | 1.937.425 |
| Palermo | 2.382 | 14.863.671 | 3.656.566 | 1.612.099 | 5.268.665 | 467.666 | 562.581 | 1.030.247 |
| Piombino | 12.438 | 13.316.408 | 5.325.546 | 2.193.485 | 7.519.031 | 1.463.762 | 1.517.010 | 2.980.772 |
| Porto d'Ischia | 23.951 | 8.163.167 | 285.815 | 228.139 | 513.955 | 1.779.687 | 1.741.149 | 3.520.836 |
| Porto Foxi | 1.195 | 10.782.667 | 14.289.116 | 11.176.312 | 25.465.428 | 0 | 0 | 0 |
| Portoferraio | 9.747 | 9.427.959 | 385.684 | 363.644 | 749.328 | 1.266.947 | 1.334.694 | 2.601.641 |
| Ravenna | 3.795 | 13.304.261 | 18.912.878 | 2.965.161 | 21.878.039 | 3.924 | 3.217 | 7.141 |
| Reggio di Calabria | 82.333 | 89.544.284 | 354.547 | 497.955 | 852.502 | 5.537.794 | 5.537.501 | 11.075.295 |
| Santa Panagia | 536 | 7.704.337 | 10.788.167 | 7.968.406 | 18.756.573 | 0 | 0 | 0 |
| Savona | 1.991 | 12.764.670 | 13.010.969 | 1.153.705 | 14.164.674 | 222.458 | 251.712 | 474.170 |
| Sorrento | 12.665 | 2.641.805 | 16.763 | 21.758 | 38.521 | 1.212.290 | 1.275.889 | 2.488.180 |
| Taranto | 1.749 | 12.418.156 | 25.503.591 | 11.089.661 | 36.593.252 | 0 | 0 | 0 |
| Trieste | 2.697 | 23.727.565 | 42.909.072 | 4.648.130 | 47.557.202 | 89.604 | 90.331 | 179.935 |
| Venezia | 4.396 | 22.191.428 | 21.853.596 | 3.768.779 | 25.622.374 | 408.205 | 382.323 | 790.529 |
| Altri | 203.872 | 125.744.446 | 48.188.331 | 23.963.847 | 72.152.178 | 10.231.711 | 9.961.381 | 20.193.092 |
| Totale | 564.989 | 724.848.510 | 335.222.001 | 140.448.131 | 475.670.132 | 40.397.983 | 40.222.691 | 80.620.675 |

(*) Dati provvisori

Fonte: Conto Nazionale dei Trasporti, 2000

Tab. 3.37 - Numero di navi, tonnellate di stazza netta (Tsn), merci e passeggeri trasportati in navigazione internazionale e di scalo per porto di imbarco e sbarco, 1998 (*) (dati assoluti)

| Porti | Navi arrivate | | Merci (tonnellate) | | | Passeggeri | | |
|--------------------|---------------|--------------------|--------------------|-------------------|--------------------|------------------|------------------|------------------|
| | Numero | Tsn | Sbarchi | Imbarchi | Totale | Sbarchi | Imbarchi | Totale |
| Ancona | 2.724 | 14.725.080 | 2.972.643 | 2.095.306 | 5.067.949 | 538.572 | 504.635 | 1.043.207 |
| Augusta | 1.188 | 11.218.710 | 16.967.310 | 6.709.682 | 23.676.992 | 0 | 0 | 0 |
| Bari | 2.749 | 8.827.473 | 1.285.609 | 665.543 | 1.951.152 | 561.117 | 612.396 | 1.173.513 |
| Brindisi | 3.880 | 12.784.172 | 6.060.298 | 1.527.063 | 7.587.361 | 639.519 | 576.521 | 1.216.040 |
| Cagliari | 179 | 481.497 | 166.700 | 217.152 | 383.852 | 6.504 | 5.910 | 12.414 |
| Capri | 7 | 38.321 | 0 | 0 | 0 | 2.201 | 4.007 | 6.208 |
| Catania | 477 | 640.630 | 327.762 | 21.250 | 349.012 | 12.765 | 18.042 | 30.807 |
| Civitavecchia | 500 | 3.655.431 | 3.654.874 | 337.913 | 3.992.787 | 73.347 | 40.171 | 113.518 |
| Genova | 4.096 | 33.631.123 | 25.411.724 | 6.363.343 | 31.775.067 | 90.389 | 82.069 | 172.458 |
| Gioia Tauro | 2.006 | 15.771.012 | 5.587.939 | 5.264.534 | 10.852.473 | 0 | 0 | 0 |
| La Spezia | 1.323 | 10.240.025 | 7.067.984 | 3.835.159 | 10.903.143 | 21 | 0 | 21 |
| Livorno | 3.736 | 25.219.926 | 11.758.221 | 2.584.494 | 14.342.715 | 253.923 | 249.359 | 503.282 |
| Marina di Carrara | 779 | 2.138.917 | 1.908.195 | 1.461.161 | 3.369.356 | 148 | 139 | 287 |
| Messina | 120 | 946.577 | 135.808 | 52.529 | 188.337 | 30.758 | 18.565 | 49.323 |
| Milazzo | 238 | 3.993.987 | 7.443.745 | 1.528.404 | 8.972.149 | 0 | 0 | 0 |
| Napoli | 1.926 | 9.963.139 | 4.147.982 | 1.495.718 | 5.643.699 | 38.079 | 69.101 | 107.181 |
| Olbia | 62 | 144.651 | 37.444 | 23.354 | 60.798 | 1.777 | 11.145 | 12.922 |
| Palermo | 260 | 1.145.944 | 224.051 | 13.986 | 238.037 | 2.612 | 10.938 | 13.550 |
| Piombino | 411 | 1.742.554 | 3.519.581 | 321.706 | 3.841.287 | 27 | 21 | 48 |
| Porto Foxi | 633 | 8.936.378 | 14.074.590 | 6.948.658 | 21.023.248 | 0 | 0 | 0 |
| Portoferraio | 13 | 161.685 | 0 | 0 | 0 | 6.039 | 8.461 | 14.500 |
| Ravenna | 2.779 | 11.244.969 | 15.635.404 | 1.776.395 | 17.411.799 | 2.146 | 0 | 2.146 |
| Reggio di Calabria | 208 | 339.029 | 183.479 | 106.241 | 289.720 | 1.680 | 1.460 | 3.140 |
| Santa Panagia | 304 | 6.328.464 | 10.679.924 | 4.916.237 | 15.596.161 | 0 | 0 | 0 |
| Savona | 1.568 | 11.968.813 | 12.050.654 | 382.317 | 12.432.971 | 209.207 | 235.583 | 444.790 |
| Sorrento | 13 | 124.574 | 0 | 0 | 0 | 7.474 | 6.103 | 13.577 |
| Taranto | 1.167 | 10.393.027 | 24.131.150 | 5.555.562 | 29.686.712 | 0 | 0 | 0 |
| Trieste | 2.574 | 23.676.344 | 42.880.138 | 3.568.979 | 46.449.117 | 88.973 | 89.634 | 178.607 |
| Venezia | 3.253 | 18.441.260 | 16.709.350 | 2.871.770 | 19.581.120 | 376.672 | 275.993 | 652.665 |
| Altri | 12.052 | 35.271.821 | 31.368.589 | 10.991.945 | 42.360.534 | 387.980 | 262.398 | 650.378 |
| Totale | 51.225 | 284.195.533 | 266.391.148 | 71.636.401 | 338.027.549 | 3.331.931 | 3.082.651 | 6.414.582 |

(*) Dati provvisori

Fonte: Conto Nazionale dei Trasporti, 2000

Tab. 3.38 - Numero di navi, tonnellate di stazza netta (Tsn), merci e passeggeri trasportati in navigazione di cabotaggio per porto di imbarco e di sbarco, 1998 (*) (dati assoluti)

| Porti | Navi arrivate | | Merci (tonnellate) | | | Passeggeri | | |
|--------------------|----------------|--------------------|--------------------|-------------------|--------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| | Numero | Tsn | Sbarchi | Imbarchi | Totale | Sbarchi | Imbarchi | Totale |
| Ancona | 267 | 726.230 | 127.434 | 255.514 | 382.948 | 101 | 81 | 182 |
| Augusta | 1.938 | 4.000.161 | 975.977 | 7.985.106 | 8.961.082 | 0 | 0 | 0 |
| Bari | 77 | 2.077.676 | 11.006 | 93.245 | 104.251 | 98.185 | 5.082 | 103.267 |
| Brindisi | 44 | 300.881 | 89.861 | 1.186.206 | 1.276.067 | 75 | 73 | 148 |
| Cagliari | 1.995 | 7.584.618 | 2.607.956 | 2.269.522 | 4.877.478 | 305.218 | 311.588 | 616.805 |
| Capri | 23.611 | 4.729.966 | 140.873 | 73.499 | 214.371 | 2.340.101 | 2.303.197 | 4.643.298 |
| Catania | 483 | 1.310.022 | 901.519 | 199.937 | 1.101.456 | 5.781 | 11.816 | 17.598 |
| Civitavecchia | 3.443 | 13.370.153 | 5.169.342 | 2.179.095 | 7.348.437 | 1.096.350 | 1.082.638 | 2.178.988 |
| Genova | 3.353 | 22.340.555 | 9.388.030 | 4.050.112 | 13.438.142 | 948.677 | 1.114.600 | 2.063.277 |
| Gioia Tauro | 581 | 2.057.791 | 1.504.207 | 772.699 | 2.276.906 | 0 | 0 | 0 |
| La Spezia | 529 | 1.703.676 | 1.276.287 | 1.090.997 | 2.367.284 | 17.071 | 19.122 | 36.193 |
| Livorno | 4.013 | 12.163.894 | 3.776.511 | 3.865.032 | 7.641.543 | 383.506 | 394.913 | 778.419 |
| Marina di Carrara | 4 | 4.496 | 17.200 | 78.518 | 95.718 | 0 | 0 | 0 |
| Messina | 82.180 | 90.369.137 | 382.293 | 60.263 | 442.556 | 5.560.977 | 5.597.960 | 11.158.937 |
| Milazzo | 8.540 | 4.582.987 | 173.962 | 3.793.979 | 3.967.941 | 633.864 | 621.506 | 1.255.370 |
| Napoli | 41.149 | 22.557.790 | 5.164.245 | 4.029.771 | 9.194.016 | 3.095.112 | 2.965.561 | 6.060.672 |
| Olbia | 3.046 | 13.952.983 | 3.100.421 | 2.630.951 | 5.731.371 | 979.797 | 944.706 | 1.924.503 |
| Palermo | 2.122 | 13.717.727 | 3.432.515 | 1.598.113 | 5.030.628 | 465.054 | 551.643 | 1.016.697 |
| Piombino | 12.027 | 11.573.854 | 1.805.965 | 1.871.779 | 3.677.744 | 1.463.735 | 1.516.989 | 2.980.724 |
| Porto d'Ischia | 23.951 | 8.163.167 | 285.815 | 228.139 | 513.955 | 1.779.687 | 1.741.149 | 3.520.836 |
| Porto Foxi | 562 | 1.846.289 | 214.526 | 4.227.654 | 4.442.180 | 0 | 0 | 0 |
| Portoferraio | 9.734 | 9.266.274 | 385.684 | 363.644 | 749.328 | 1.260.908 | 1.326.233 | 2.587.141 |
| Ravenna | 1.016 | 2.059.292 | 3.277.474 | 1.188.766 | 4.466.240 | 1.778 | 3.217 | 4.995 |
| Reggio di Calabria | 82.125 | 89.205.255 | 171.068 | 391.714 | 562.782 | 5.536.114 | 5.536.041 | 11.072.155 |
| Santa Panagia | 232 | 1.375.873 | 108.243 | 3.052.169 | 3.160.412 | 0 | 0 | 0 |
| Savona | 423 | 795.857 | 960.315 | 771.388 | 1.731.703 | 13.251 | 16.129 | 29.380 |
| Sorrento | 12.652 | 2.517.231 | 16.763 | 21.758 | 38.521 | 1.204.816 | 1.269.786 | 2.474.603 |
| Taranto | 582 | 2.025.129 | 1.372.441 | 5.534.099 | 6.906.540 | 0 | 0 | 0 |
| Trapani | 7.135 | 2.398.888 | 1.111.362 | 924.513 | 2.035.875 | 326.592 | 409.398 | 735.990 |
| Trieste | 123 | 51.221 | 28.934 | 1.079.151 | 1.108.085 | 631 | 697 | 1.328 |
| Venezia | 1.143 | 3.750.168 | 5.144.246 | 897.009 | 6.041.254 | 31.533 | 106.330 | 137.864 |
| Altri | 184.684 | 88.073.737 | 15.708.380 | 12.047.389 | 27.755.769 | 9.517.139 | 9.289.585 | 18.806.724 |
| Totale | 513.764 | 440.652.977 | 68.830.853 | 68.811.731 | 137.642.584 | 37.066.053 | 37.140.041 | 74.206.093 |

(*) Dati provvisori

Fonte: Conto Nazionale dei Trasporti, 2000

Tab. 3.39 - Movimentazione merce in container nei principali porti italiani, 1999 (numero di container espresso in Teu, peso delle merci in tonnellate)

| Porti | Totale container | | | Container pieni | | | Container vuoti | | | Merce (tonnellate) | | |
|---------------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|----------------|------------------|-------------------|-------------------|-------------------|--------------------|-------------------|-------------------|
| | Totale | Imbarchi | Sbarchi | Totale | Imbarchi | Sbarchi | Totale | Imbarchi | Sbarchi | Totale | Imbarchi | Sbarchi |
| Genova (*) | 1.233.817 | 574.949 | 383.261 | 275.607 | 47.618 | 227.989 | 12.083.303 | 6.968.461 | 5.114.842 | 8.878.576 | 5.302.381 | 3.576.195 |
| La Spezia | 802.191 | 406.748 | 274.763 | 120.680 | 10.999 | 109.681 | 8.878.576 | 5.302.381 | 3.576.195 | 4.224.478 | 2.333.987 | 1.890.491 |
| Livorno | 457.842 | 322.387 | 118.272 | 135.455 | 24.382 | 111.073 | 4.224.478 | 2.333.987 | 1.890.491 | 76.330 | 62.857 | 1.387.487 |
| Napoli | 308.679 | 232.349 | 94.941 | 76.330 | 13.473 | 62.857 | 76.330 | 13.473 | 62.857 | 4.442.395 | 3.101.465 | 1.340.930 |
| Salerno | 238.025 | 191.595 | 143.702 | 46.430 | 1.732 | 44.698 | 46.430 | 1.732 | 44.698 | 1.571.462 | 992.539 | 578.923 |
| Venezia | 199.803 | 132.942 | 89.682 | 66.861 | 2.884 | 63.977 | 66.861 | 2.884 | 63.977 | 2.036.769 | 1.368.744 | 668.025 |
| Trieste | 185.263 | 153.331 | 102.237 | 31.932 | 5.057 | 26.875 | 31.932 | 5.057 | 26.875 | 1.714.133 | 1.090.972 | 623.161 |
| Ravenna | 173.405 | 110.767 | 75.525 | 62.638 | 6.490 | 56.148 | 62.638 | 6.490 | 56.148 | 344.575 | 263.228 | 81.347 |
| Ancona | 45.524 | 30.512 | 21.399 | 15.012 | 1.507 | 13.505 | 15.012 | 1.507 | 13.505 | 25.004 | 13.839 | 11.165 |
| Savona | 25.004 | 14.552 | 7.531 | 10.452 | 6.818 | 3.634 | 10.452 | 6.818 | 3.634 | 260.611 | 114.266 | 146.345 |
| Cagliari | 22.184 | 19.819 | 9.287 | 2.365 | 1.367 | 998 | 2.365 | 1.367 | 998 | 93.310 | 10.678 | 82.632 |
| Civitavecchia | 18.736 | 7.737 | 762 | 10.999 | 5.497 | 5.502 | 10.999 | 5.497 | 5.502 | 1.056.391 | 425.180 | 631.211 |
| Catania | 13.710 | 10.978 | 5.342 | 2.732 | 1.368 | 1.364 | 2.732 | 1.368 | 1.364 | 227.037 | 198.903 | 28.134 |
| Trapani | 13.564 | 6.919 | 6.583 | 6.645 | 471 | 6.174 | 6.645 | 471 | 6.174 | 54.302 | 42.199 | 12.103 |
| Marina di Carrara | 5.104 | 1.360 | 1.148 | 3.744 | 2.486 | 1.258 | 3.744 | 2.486 | 1.258 | 38.162 | 28.685 | 9.477 |
| Brindisi | 4.810 | 3.234 | 2.413 | 1.576 | 219 | 1.357 | 1.576 | 219 | 1.357 | 10.010 | 2.750 | 7.260 |
| Chioggia | 1.542 | 1.542 | 425 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 13.005 | 1.720 | 11.285 |
| Taranto | 848 | 610 | 581 | 238 | 16 | 222 | 238 | 16 | 222 | 262 | 0 | 262 |
| Monfalcone | 28 | 28 | 28 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Reggio Calabria | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Anzio | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Totale | 3.750.079 | 2.880.383 | 1.788.775 | 869.696 | 132.384 | 737.312 | 39.433.941 | 23.647.484 | 15.786.457 | 18.769.123 | 9.428.576 | 9.340.548 |
| Gioia Tauro (*) | 2.371.627 | 1.840.220 | 927.469 | 531.407 | 246.487 | 284.920 | 18.769.123 | 9.428.576 | 9.340.548 | 58.203.064 | 33.076.060 | 25.127.004 |
| Totale complessivo | 6.121.706 | 4.720.603 | 2.716.244 | 1.401.103 | 378.871 | 1.022.232 | 58.203.064 | 33.076.060 | 25.127.004 | | | |

(*) I dati relativi alla merce imbarcata e sbarcata nel 1999 sono stati stimati utilizzando il tasso di variazione 99/98 del numero di container espresso in Teu rispettivamente imbarcati e sbarcati.

Fonte: Ministero dei trasporti e della navigazione, Dipartimento della navigazione marittima e interna, Unità di gestione infrastrutture per la navigazione e il demanio marittimo, DEM1

Tab. 3.40 - Movimentazione merce in container nei principali porti italiani, 1990-1999 (numero di container espresso in Teu, peso delle merci in tonnellate)

| Porto | 1990 | | | 1995 | | | 1999 | | | | | |
|---------------------------|-----------------|-----------|--------------------|-----------------|-----------|--------------------|-----------------|------------|--------------------|-----------|---------|------------|
| | Container (Teu) | | | Container (Teu) | | | Container (Teu) | | | | | |
| | Totale | Pieni | Vuoti | Totale | Pieni | Vuoti | Totale | Pieni | Vuoti | | | |
| | | | Merce (tonnellate) | | | Merce (tonnellate) | | | Merce (tonnellate) | | | |
| Genova | 310.217 | 254.471 | 55.746 | 2.989.501 | 615.152 | 465.330 | 149.822 | 5.371.498 | 825.752 | 633.169 | 192.583 | 7.333.469 |
| La Spezia | 441.109 | 330.958 | 110.151 | 4.145.610 | 965.483 | 720.609 | 244.874 | 7.868.229 | 871.100 | 638.352 | 232.748 | 7.551.248 |
| Livorno | 416.371 | 301.114 | 115.257 | 1.579.967 | 423.729 | 288.406 | 135.323 | 3.236.219 | 416.622 | 289.224 | 127.398 | 3.255.619 |
| Napoli | 133.004 | 101.973 | 31.031 | 1.075.670 | 234.767 | 186.114 | 48.653 | 2.183.436 | 245.806 | 189.798 | 56.008 | 2.266.916 |
| Salerno | 65.767 | 54.212 | 11.555 | 1.487.063 | 173.880 | 118.581 | 55.299 | 2.810.223 | 190.032 | 125.795 | 64.237 | 2.230.637 |
| Venezia | 89.853 | 60.531 | 29.322 | 665.931 | 127.878 | 86.091 | 41.787 | 1.012.349 | 168.821 | 106.364 | 62.457 | 1.294.161 |
| Trieste | 143.224 | 115.423 | 27.801 | 1.087.526 | 150.013 | 120.242 | 29.771 | 1.154.220 | 172.847 | 137.411 | 35.436 | 1.302.000 |
| Ravenna | 150.920 | 97.123 | 53.797 | 1.053.066 | 193.374 | 121.895 | 71.479 | 1.609.315 | 159.818 | 158.020 | 1.798 | 1.670.887 |
| Ancona | 23.533 | 13.899 | 9.634 | 140.102 | 26.873 | 19.502 | 7.371 | 225.476 | 46.727 | 27.837 | 18.890 | 320.000 |
| Savona | 30.733 | 21.443 | 9.290 | 273.557 | 46.707 | 37.519 | 9.188 | 403.260 | 20.081 | 14.028 | 6.053 | 110.923 |
| Cagliari | 55.362 | 42.092 | 13.270 | 519.797 | 26.001 | 19.914 | 6.087 | 251.617 | 24.450 | 18.171 | 6.279 | 276.694 |
| Civitavecchia | 66 | 58 | 8 | 1.500 | 445 | 289 | 156 | 4.857 | 6.406 | 4.765 | 1.641 | 312.604 |
| Catania | 0 | 0 | 0 | 0 | 3.306 | 1.915 | 1.391 | 34.285 | 4.043 | 2.812 | 1.231 | 34.285 |
| Trapani | 0 | 0 | 0 | 0 | 300 | 150 | 150 | 6.865 | 3.144 | 2.338 | 806 | 76.940 |
| Marina di Carrara | 1.325 | 958 | 367 | 12.292 | 5.089 | 3.562 | 1.527 | 53.430 | 1.492 | 937 | 555 | 14.055 |
| Brindisi | 1.773 | 1.037 | 736 | 3.391 | 1.250 | 423 | 827 | 3.760 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Chioggia | 1.504 | 982 | 522 | 22.116 | 310 | 155 | 155 | 2.032 | 525 | 175 | 350 | 1.482 |
| Taranto | 0 | 0 | 0 | 0 | 1.035 | 757 | 278 | 7.668 | 1.090 | 811 | 279 | 8.198 |
| Monfalcone | 2.051 | 1.781 | 270 | 17.538 | 269 | 199 | 70 | 2.231 | 120 | 119 | 1 | 3.022 |
| Reggio di Calabria | 4.346 | 4.100 | 246 | 56.830 | 9 | 2 | 7 | 24 | 2 | 2 | 0 | 81.233 |
| Anzio | 18.415 | 12.250 | 6.165 | 167.489 | 122 | 96 | 26 | 3.489 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| <i>Totale</i> | 1.917.169 | 1.434.024 | 483.145 | 15.544.087 | 3.025.621 | 2.212.921 | 812.700 | 26.623.271 | 3.185.697 | 2.369.478 | 816.220 | 28.466.392 |
| <i>Giulia Tauro</i> | 0 | 0 | 0 | 0 | 16.048 | 15.664 | 384 | 253.433 | 486.946 | 406.696 | 80.250 | 6.357.523 |
| <i>Totale complessivo</i> | 1.917.169 | 1.434.024 | 483.145 | 15.544.087 | 3.041.669 | 2.228.585 | 813.084 | 26.876.704 | 3.672.643 | 2.776.174 | 896.470 | 34.823.915 |

Fonte : Ministero dei trasporti e della navigazione, Dipartimento della navigazione marittima e interna, Unità di gestione infrastrutture per la navigazione ed il demanio marittimo, DEM1

Tab. 3.41 - Graduatoria dei porti secondo il numero di navi arrivate in navigazione di cabotaggio, 1997

| Grad. | Porto | Numero di navi arrivate | | |
|-------|---------------------|-------------------------|-----------------|--------------------------|
| | | Valore assoluto | Valore relativo | Valore relativo cumulato |
| 1 | Messina | 77.746 | 15,9 | 15,9 |
| 2 | Reggio di Calabria | 77.094 | 15,8 | 31,7 |
| 3 | Napoli | 39.851 | 8,2 | 39,9 |
| 4 | Capri | 23.819 | 4,9 | 44,8 |
| 5 | Procida | 23.093 | 4,7 | 49,5 |
| 6 | Porto d'Ischia | 19.376 | 4,0 | 53,5 |
| 7 | La Maddalena | 17.872 | 3,7 | 57,2 |
| 8 | Palau | 17.484 | 3,6 | 60,7 |
| 9 | Favignana | 14.960 | 3,1 | 63,8 |
| 10 | Trapani | 14.148 | 2,9 | 66,7 |
| 11 | Piombino | 11.695 | 2,4 | 69,1 |
| 12 | Sorrento | 10.733 | 2,2 | 71,3 |
| 13 | Pozzuoli | 9.352 | 1,9 | 73,2 |
| 14 | Lipari | 9.349 | 1,9 | 75,1 |
| 15 | Portoferraio | 8.626 | 1,8 | 76,9 |
| 16 | Levanzo | 7.872 | 1,6 | 78,5 |
| 17 | Milazzo | 7.460 | 1,5 | 80,1 |
| 18 | Carloforte | 6.501 | 1,3 | 81,4 |
| 19 | Marettimo | 6.489 | 1,3 | 82,7 |
| 20 | Porto Vesme | 6.366 | 1,3 | 84,0 |
| 21 | Livorno | 4.252 | 0,9 | 84,9 |
| 22 | Porto Santo Stefano | 4.113 | 0,8 | 85,7 |
| 23 | Isola del Giglio | 3.975 | 0,8 | 86,6 |
| 24 | Civitavecchia | 3.452 | 0,7 | 87,3 |
| 25 | Genova | 3.445 | 0,7 | 88,0 |
| 26 | Olbia | 3.245 | 0,7 | 88,6 |
| 27 | Ponza | 2.815 | 0,6 | 89,2 |
| 28 | Casamicciola | 2.704 | 0,6 | 89,8 |
| 29 | Cavo | 2.610 | 0,5 | 90,3 |
| | Italia | 487.826 | 100,0 | 100,0 |

Fonte: elaborazione Censis su dati Istat, Statistiche dei trasporti marittimi dei porti italiani, 1999

Tab. 3.42 - Graduatoria dei porti secondo i passeggeri sbarcati in navigazione di cabotaggio, 1997

| Grad. | Porto | Passeggeri sbarcati | | |
|-------|---------------------|---------------------|-----------------|--------------------------|
| | | Valore assoluto | Valore relativo | Valore relativo cumulato |
| 1 | Messina | 5.536.083 | 14,8 | 14,8 |
| 2 | Reggio di Calabria | 5.496.054 | 14,7 | 29,4 |
| 3 | Napoli | 3.578.156 | 9,5 | 38,9 |
| 4 | Capri | 2.491.278 | 6,6 | 45,6 |
| 5 | Porto d'Ischia | 1.440.607 | 3,8 | 49,4 |
| 6 | Piombino | 1.305.719 | 3,5 | 52,9 |
| 7 | Portoferraio | 1.146.843 | 3,1 | 56,0 |
| 8 | Genova | 1.108.200 | 3,0 | 58,9 |
| 9 | Civitavecchia | 1.065.996 | 2,8 | 61,8 |
| 10 | Olbia | 1.065.605 | 2,8 | 64,6 |
| 11 | Sorrento | 1.060.260 | 2,8 | 67,4 |
| 12 | Palau | 969.748 | 2,6 | 70,0 |
| 13 | La Maddalena | 958.728 | 2,6 | 72,6 |
| 14 | Pozzuoli | 828.054 | 2,2 | 74,8 |
| 15 | Cagliari | 729.796 | 1,9 | 76,7 |
| 16 | Porto Torres | 626.091 | 1,7 | 78,4 |
| 17 | Procida | 616.474 | 1,6 | 80,0 |
| 18 | Trapani | 579.511 | 1,5 | 81,6 |
| 19 | Milazzo | 549.797 | 1,5 | 83,0 |
| 20 | Lipari | 542.604 | 1,4 | 84,5 |
| 21 | Livorno | 542.546 | 1,4 | 85,9 |
| 22 | Palermo | 480.269 | 1,3 | 87,2 |
| 23 | Favignana | 425.137 | 1,1 | 88,3 |
| 24 | Golfo Aranci | 416.064 | 1,1 | 89,5 |
| 25 | Porto Santo Stefano | 343.577 | 0,9 | 90,4 |
| | Italia | 37.514.252 | 100,0 | 100,0 |

Fonte: elaborazione Censis su dati Istat, Statistiche dei trasporti marittimi dei porti italiani, 1999

Tab. 3.43 - Graduatoria dei principali porti italiani per tipo di traffico, 1997

| Porti | Traffico passeggeri | | Traffico merci | | Traffico merci | | | | | | | | | |
|---------------|---------------------|--------|----------------|--------|----------------------------------|-----------------------------------|------------------------------|----------------------|---|-----------------------|--|-----------------|------------------|---|
| | Intern. | Cabot. | Intern. | Cabot. | Prodotti agricoli e animali vivi | Deteriate alimentari e foraggiere | Combustibili minerali solidi | Prodotti petroliferi | Minerali e casclami vari per la metallurgia | Prodotti metallurgici | Minerali greggi o manufatti e materiali da costruzione | Concimi chimici | Prodotti chimici | Macchine e veicoli, oggetti manufatturati e merci diverse |
| | | | | | | | | | | | | | | |
| Ancona | 2 | 95 | 14 | 44 | 7 | 9 | 12 | 20 | 23 | 14 | 32 | 42 | 30 | 13 |
| Augusta | 48 | 97 | 4 | 3 | 81 | 21 | 30 | 2 | 29 | 34 | 15 | 15 | 5 | 52 |
| Bari | 3 | 64 | 26 | 75 | 9 | 45 | 18 | 58 | 38 | 35 | 51 | 5 | 48 | 18 |
| Brindisi | 1 | 94 | 15 | 29 | 26 | 37 | 8 | 19 | 36 | 43 | 43 | 27 | 16 | 9 |
| Capri | 30 | 4 | 85 | 48 | 65 | 96 | 45 | 51 | 40 | 79 | 77 | 45 | 68 | 28 |
| Civitavecchia | 24 | 8 | 18 | 6 | 16 | 15 | 24 | 11 | 13 | 15 | 9 | 30 | 17 | 8 |
| Genova | 6 | 10 | 3 | 1 | 3 | 3 | 5 | 5 | 4 | 2 | 6 | 14 | 3 | 2 |
| Ischia P. | * | 5 | * | 46 | 78 | 63 | 45 | 80 | 40 | 63 | 65 | 47 | 68 | 27 |
| La Spezia | 33 | 48 | 12 | 14 | 19 | 19 | 2 | 16 | 12 | 6 | 8 | 24 | 15 | 5 |
| Livorno | 4 | 21 | 9 | 4 | 4 | 4 | 22 | 8 | 9 | 10 | 3 | 3 | 4 | 3 |
| M. di Carrara | 48 | 101 | 22 | 74 | 37 | 69 | 13 | 33 | 15 | 21 | 2 | 47 | 22 | 30 |
| Napoli | 9 | 3 | 17 | 5 | 1 | 1 | 23 | 18 | 16 | 18 | 13 | 31 | 10 | 6 |
| Piombino | 48 | 6 | 21 | 16 | 17 | 16 | 7 | 31 | 3 | 5 | 19 | 13 | 28 | 11 |
| Porto Foxi | 48 | 100 | 5 | 8 | 72 | 80 | 44 | 3 | 40 | 76 | 89 | 47 | 13 | 86 |
| Ravenna | 46 | 81 | 8 | 12 | 6 | 2 | 15 | 10 | 22 | 4 | 1 | 1 | 2 | 16 |
| Santa Panagia | 47 | 101 | 7 | 15 | 52 | 96 | 45 | 4 | 40 | 52 | 59 | 47 | 51 | 104 |
| Savona/Vado | 14 | 70 | 11 | 21 | 5 | 54 | 3 | 12 | 10 | 7 | 30 | 32 | 11 | 32 |
| Taranto | 48 | 79 | 2 | 2 | 45 | 60 | 1 | 14 | 1 | 1 | 5 | 10 | 18 | 40 |
| Trieste | 8 | 85 | 1 | 31 | 13 | 13 | 4 | 1 | 5 | 20 | 21 | 28 | 12 | 4 |
| Venezia | 5 | 52 | 6 | 7 | 2 | 5 | 6 | 7 | 6 | 3 | 4 | 2 | 1 | 12 |

Fonte: elaborazione Censis su dati Istat, Statistiche dei trasporti marittimi dei porti italiani, 1999

Tab. 3.44 - Misura della concentrazione dei traffici sui porti italiani (numero porti con il 90% del traffico)

| | | 1997 | 1994 |
|---|---------|------|------|
| <i>Traffico passeggeri</i> | | | |
| Cabotaggio e internazionale | sbarco | 38 | |
| | imbarco | 38 | |
| Cabotaggio | sbarco | 25 | 26 |
| | imbarco | 25 | 26 |
| Internazionale | sbarco | 10 | 9 |
| | imbarco | 12 | 10 |
| <i>Traffico merci</i> | | | |
| Cabotaggio e internazionale | sbarco | 35 | |
| | imbarco | 38 | |
| Cabotaggio | sbarco | 28 | 30 |
| | imbarco | 27 | 25 |
| Internazionale | sbarco | 21 | 19 |
| | imbarco | 21 | 21 |
| Prodotti agricoli e animali vivi | sbarco | 22 | 21 |
| | imbarco | 17 | 15 |
| Deterrate alimentari e foraggiere | sbarco | 22 | 23 |
| | imbarco | 19 | 23 |
| Combustibili e minerali solidi | sbarco | 10 | 9 |
| | imbarco | 4 | 5 |
| Prodotti petroliferi | sbarco | 16 | 16 |
| | imbarco | 10 | 9 |
| Minerali e casciami vari per la metallurgia | sbarco | 5 | 3 |
| | imbarco | 6 | 8 |
| Prodotti metallurgici | sbarco | 16 | 13 |
| | imbarco | 9 | 9 |
| Minerali greggi o manufatti e materiali da costruzione | sbarco | 26 | 28 |
| | imbarco | 22 | 20 |
| Concimi | sbarco | 16 | 18 |
| | imbarco | 7 | 3 |
| Prodotti chimici | sbarco | 19 | 21 |
| | imbarco | 16 | 18 |
| Macchine e veicoli, oggetti manufatturati e merci diverse | sbarco | 21 | 24 |
| | imbarco | 21 | 23 |

Fonte: elaborazione Censis su dati Istat - Statistiche dei trasporti marittimi dei porti italiani, Anni vari

Tab. 3.45 - Traffici in principali porti italiani (rinfuse liquide escluse), 1999-2000

| | 1999 | | | 2000 | | |
|--------------------|---------------------------|------------------|--------------------|---------------------------|------------------|--------------------|
| | Totale tonn. (x 1.000) | Teu's (n.) | Passeggeri (n.) | Totale tonn. (x 1.000) | Teu's (n.) | Passeggeri (n.) |
| Savona-Vado | 4.460 | 25.004 | 469.807 | 5.564 | 36.905 | 462.203 |
| Genova | 28.314 | 1.233.817 | 2.687.343 | 32.426 | 1.500.632 | 2.765.668 |
| La Spezia | 11.443 | 843.233 | 50.166 | 11.625 | 909.962 | 75.647 |
| Marina di Carrara | 3.060 | 10.635 | - | 3.377 | 10.635 | - |
| Livorno | 12.886 | 457.842 | 1.272.017 | 15.197 | 501.339 | 1.717.531 |
| Piombino | 7.316 | - | 3.400.950 | 9.047 | - | 3.205.633 |
| Civitavecchia | 5.154 | 12.443 | 2.311.306 | 5.289 | 12.617 | 2.535.220 |
| Napoli | 8.349 | 333.638 | 7.335.461 | 8.876 | 396.562 | 7.920.842 |
| Salerno | 3.807 | 266.613 | 262.826 | 3.834 | 275.963 | 304.461 |
| Gioia Tauro | 18.813 | 2.202.951 | - | 21.884 | 2.652.701 | - |
| Taranto | 29.927 | 845 | - | 27.603 | 3.400 | 132 |
| Brindisi | 2.293 | 4.810 | 899.818 | 3.059 | 6.922 | 992.470 |
| Bari | 1.882 | 4.998 | 1.055.709 | 3.357 | 1.373 | 1.155.198 |
| Ancona | 5.387 | 71.270 | 1.001.894 | 6.288 | 83.934 | 1.210.453 |
| Ravenna | 13.722 | 173.405 | 6.939 | 15.110 | 181.387 | 6.706 |
| Chioggia | 1.152 | 1.544 | - | 1.487 | 17 | - |
| Venezia | 14.227 | 199.803 | 502.208 | 15.666 | 218.023 | 873.239 |
| Monfalcone | 2.660 | 48 | 4 | 3.031 | 160 | - |
| Trieste | 10.444 | 189.311 | 135.123 | 12.124 | 206.134 | 205.626 |
| Messina-Milazzo | 256 | - | 12.137.987 | 368 | - | 12.470.568 |
| Trapani | 1.956 | 13.497 | 1.095.501 | 2.265 | 17.357 | 1.118.482 |
| Catania | 2.669 | 14.921 | 47.880 | 2.612 | 12.851 | 80.009 |
| Augusta | 864 | - | - | 639 | - | - |
| Palermo | 4.627 | 16.189 | 1.194.909 | 4.214 | 17.128 | 1.342.364 |
| Cagliari-Sarroch | 4.956 | 26.099 | 459.495 | 4.517 | 21.631 | 502.313 |
| Olbia-Golfo Aranci | 6.548 | - | 3.361.164 | 5.759 | - | 3.516.891 |
| Totale | 207.172 | 6.102.916 | 39.688.507 | 225.218 | 7.067.633 | 42.461.656 |

Fonte: diverse (Autorità portuali, Capitanerie di porto, Az. Spec.)

Tab. 3.46 - Graduatoria dei porti secondo le Tsn delle navi arrivate in navigazione di cabotaggio, 1997

| Grad. | Porto | Tsn navi arrivate | | |
|-------|--------------------|-------------------|-----------------|--------------------------|
| | | Valore assoluto | Valore relativo | Valore relativo cumulato |
| 1 | Messina | 88.186.152 | 21,2 | 21,2 |
| 2 | Reggio di Calabria | 87.598.172 | 21,0 | 42,2 |
| 3 | Genova | 21.020.095 | 5,1 | 47,3 |
| 4 | Napoli | 15.815.242 | 3,8 | 51,1 |
| 5 | Civitavecchia | 14.189.180 | 3,4 | 54,5 |
| 6 | Livorno | 12.376.831 | 3,0 | 57,5 |
| 7 | Palermo | 12.284.718 | 3,0 | 60,4 |
| 8 | Olbia | 11.527.994 | 2,8 | 63,2 |
| 9 | Piombino | 10.683.242 | 2,6 | 65,8 |
| 10 | Portoferraio | 7.947.255 | 1,9 | 67,7 |
| 11 | Golfo Aranci | 7.340.340 | 1,8 | 69,4 |
| 12 | Porto Torres | 7.050.258 | 1,7 | 71,1 |
| 13 | Cagliari | 6.752.924 | 1,6 | 72,7 |
| 14 | Porto d'Ischia | 6.581.035 | 1,6 | 74,3 |
| 15 | Palau | 6.458.348 | 1,6 | 75,9 |
| 16 | La Maddalena | 6.219.714 | 1,5 | 77,4 |
| 17 | Procida | 5.581.123 | 1,3 | 78,7 |
| 18 | Capri | 5.020.241 | 1,2 | 79,9 |
| 19 | Milazzo | 4.558.119 | 1,1 | 81,0 |
| 20 | Lipari | 3.984.905 | 1,0 | 82,0 |
| 21 | Augusta | 3.675.084 | 0,9 | 82,9 |
| 22 | Venezia | 3.416.481 | 0,8 | 83,7 |
| 23 | Pozzuoli | 3.380.745 | 0,8 | 84,5 |
| 24 | Trapani | 3.351.693 | 0,8 | 85,3 |
| 25 | La Spezia | 3.309.713 | 0,8 | 86,1 |
| 26 | Gioia Tauro | 3.304.265 | 0,8 | 86,9 |
| 27 | Salerno | 2.766.872 | 0,7 | 87,5 |
| 28 | Porto Foxi | 2.654.823 | 0,6 | 88,2 |
| 29 | Favignana | 2.308.418 | 0,6 | 88,7 |
| 30 | Sorrento | 2.284.795 | 0,5 | 89,3 |
| 31 | Porto Vesme | 2.112.759 | 0,5 | 89,8 |
| 32 | Ravenna | 2.111.399 | 0,5 | 90,3 |
| | Italia | 416.203.188 | 100,0 | 100,0 |

Fonte: elaborazione Censis su dati Istat, Statistiche dei trasporti marittimi dei porti italiani, 1999

Tab. 3.47 - Graduatoria dei porti secondo il numero di navi arrivate in navigazione internazionale, 1997

| Grad. | Porto | Numero di navi arrivate | | |
|-------|-------------------------|-------------------------|-----------------|--------------------------|
| | | Valore assoluto | Valore relativo | Valore relativo cumulato |
| 1 | Genova | 4.148 | 8,5 | 8,5 |
| 2 | Livorno | 3.843 | 7,9 | 16,4 |
| 3 | Brindisi | 3.443 | 7,1 | 23,5 |
| 4 | Venezia | 3.246 | 6,7 | 30,1 |
| 5 | Ravenna | 2.768 | 5,7 | 35,8 |
| 6 | Ancona | 2.646 | 5,4 | 41,2 |
| 7 | Bari | 2.483 | 5,1 | 46,3 |
| 8 | Trieste | 2.357 | 4,8 | 51,2 |
| 9 | Gioia Tauro | 2.061 | 4,2 | 55,4 |
| 10 | Napoli | 1.985 | 4,1 | 59,5 |
| 11 | Salerno | 1.398 | 2,9 | 62,3 |
| 12 | La Spezia | 1.376 | 2,8 | 65,2 |
| 13 | Augusta | 1.349 | 2,8 | 67,9 |
| 14 | Taranto | 1.235 | 2,5 | 70,5 |
| 15 | Savona | 993 | 2,0 | 72,5 |
| 16 | Marina di Carrara | 834 | 1,7 | 74,2 |
| 17 | Chioggia | 704 | 1,4 | 75,7 |
| 18 | Porto Nogaro | 684 | 1,4 | 77,1 |
| 19 | Santa Teresa di Gallura | 655 | 1,3 | 78,4 |
| 20 | Porto Foxi | 638 | 1,3 | 79,7 |
| 21 | Porto Torres | 577 | 1,2 | 80,9 |
| 22 | Catania | 575 | 1,2 | 82,1 |
| 23 | Civitavecchia | 477 | 1,0 | 83,1 |
| 24 | Santa Panagia | 439 | 0,9 | 84,0 |
| 25 | Siracusa | 439 | 0,9 | 84,9 |
| 26 | Monfalcone | 403 | 0,8 | 85,7 |
| 27 | Palermo | 401 | 0,8 | 86,5 |
| 28 | Torregrande | 391 | 0,8 | 87,3 |
| 29 | Gela | 362 | 0,7 | 88,0 |
| 30 | Porto Vesme | 351 | 0,7 | 88,8 |
| 31 | Cagliari | 345 | 0,7 | 89,5 |
| 32 | Piombino | 339 | 0,7 | 90,2 |
| | Italia | 48.734 | 100,0 | 100,0 |

Fonte: elaborazione Censis su dati Istat, Statistiche dei trasporti marittimi dei porti italiani, 1999

Tab. 3.48 - Graduatoria dei porti secondo le Tsn delle navi arrivate in navigazione internazionale, 1997

| Grad. | Porto | Tsn navi arrivate | | |
|-------|-------------------|-------------------|-----------------|--------------------------|
| | | Valore assoluto | Valore relativo | Valore relativo cumulato |
| 1 | Genova | 32.193.211 | 12,6 | 12,6 |
| 2 | Livorno | 23.251.344 | 9,1 | 21,6 |
| 3 | Trieste | 22.654.296 | 8,8 | 30,5 |
| 4 | Venezia | 15.358.932 | 6,0 | 36,5 |
| 5 | Napoli | 13.652.360 | 5,3 | 41,8 |
| 6 | Gioia Tauro | 13.601.732 | 5,3 | 47,1 |
| 7 | Ancona | 13.476.417 | 5,3 | 52,4 |
| 8 | Brindisi | 11.277.140 | 4,4 | 56,8 |
| 9 | Augusta | 10.754.534 | 4,2 | 61,0 |
| 10 | Taranto | 10.057.534 | 3,9 | 64,9 |
| 11 | Ravenna | 9.300.038 | 3,6 | 68,5 |
| 12 | Porto Foxi | 9.150.007 | 3,6 | 72,1 |
| 13 | La Spezia | 8.158.436 | 3,2 | 75,3 |
| 14 | Savona | 7.949.893 | 3,1 | 78,4 |
| 15 | Santa Panagia | 7.636.462 | 3,0 | 81,4 |
| 16 | Bari | 6.730.971 | 2,6 | 84,0 |
| 17 | Salerno | 5.289.697 | 2,1 | 86,1 |
| 18 | Milazzo | 3.506.755 | 1,4 | 87,4 |
| 19 | Civitavecchia | 2.844.958 | 1,1 | 88,5 |
| 20 | Marina di Carrara | 2.675.556 | 1,0 | 89,6 |
| 21 | Porto Torres | 2.641.928 | 1,0 | 90,6 |
| | Italia | 256.209.367 | 100,0 | 100,0 |

Fonte: elaborazione Censis su dati Istat, Statistiche dei trasporti marittimi dei porti italiani, 1999

Tab. 3.49 - Graduatoria dei porti per classe merceologica di merce movimentata - Prodotti agricoli e animali vivi, 1997

| Porti | Sbarchi | | | Imbarchi | | | Totale | | |
|--------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| | Valore assoluto | Valore relativo | Valore cumulato | Valore assoluto | Valore relativo | Valore cumulato | Valore assoluto | Valore relativo | Valore cumulato |
| | | | Porti | | | Porti | | | Porti |
| 1 | 1.196.034 | 10,4 | 10,4 | 298.600 | 12,8 | 12,8 | 1.494.634 | 10,8 | 10,8 |
| 2 | 1.142.773 | 10,0 | 20,4 | 246.205 | 10,5 | 23,3 | 1.190.646 | 8,6 | 19,5 |
| 3 | 906.448 | 7,9 | 28,3 | 180.244 | 7,7 | 31,0 | 1.070.994 | 7,8 | 27,2 |
| 4 | 866.058 | 7,6 | 35,9 | 173.725 | 7,4 | 38,5 | 1.045.159 | 7,6 | 34,8 |
| 5 | 798.954 | 7,0 | 42,8 | 172.902 | 7,4 | 45,9 | 889.555 | 6,4 | 41,2 |
| 6 | 712.263 | 6,2 | 49,1 | 164.546 | 7,0 | 52,9 | 836.720 | 6,1 | 47,3 |
| 7 | 552.485 | 4,8 | 53,9 | 148.852 | 6,4 | 59,3 | 639.737 | 4,6 | 51,9 |
| 8 | 476.439 | 4,2 | 58,0 | 143.347 | 6,1 | 65,4 | 542.364 | 3,9 | 55,9 |
| 9 | 444.820 | 3,9 | 61,9 | 124.457 | 5,3 | 70,8 | 476.832 | 3,5 | 59,3 |
| 10 | 427.759 | 3,7 | 65,6 | 89.080 | 3,8 | 74,6 | 468.222 | 3,4 | 62,7 |
| 11 | 402.492 | 3,5 | 69,2 | 87.252 | 3,7 | 78,3 | 446.820 | 3,2 | 66,0 |
| 12 | 368.639 | 3,2 | 72,4 | 70.074 | 3,0 | 81,3 | 446.464 | 3,2 | 69,2 |
| 13 | 324.875 | 2,8 | 75,2 | 55.862 | 2,4 | 83,7 | 442.513 | 3,2 | 72,4 |
| 14 | 293.661 | 2,6 | 77,8 | 47.873 | 2,0 | 85,7 | 416.778 | 3,0 | 75,4 |
| 15 | 238.099 | 2,1 | 79,8 | 45.134 | 1,9 | 87,7 | 389.462 | 2,8 | 78,2 |
| 16 | 222.374 | 1,9 | 81,8 | 38.876 | 1,7 | 89,3 | 327.179 | 2,4 | 80,6 |
| 17 | 216.560 | 1,9 | 83,7 | 36.548 | 1,6 | 90,9 | 240.964 | 1,7 | 82,4 |
| 18 | 213.782 | 1,9 | 85,5 | | | | 230.704 | 1,7 | 84,0 |
| 19 | 168.109 | 1,5 | 87,0 | | | | 218.661 | 1,6 | 85,6 |
| 20 | 162.979 | 1,4 | 88,4 | | | | 215.530 | 1,6 | 87,2 |
| 21 | 162.799 | 1,4 | 89,8 | | | | 201.855 | 1,5 | 88,6 |
| 22 | 144.014 | 1,3 | 91,1 | | | | 177.376 | 1,3 | 89,9 |
| Italia | 11.462.557 | 100,0 | 100,0 | 2.335.906 | 100,0 | 100,0 | 13.798.463 | 100,0 | 100,0 |

Fonte: elaborazione Censis su dati Istat, Statistiche dei trasporti marittimi dei porti italiani, 1999

Tab. 3.50 - Graduatoria dei porti per classe merceologica di merce movimentata - Prodotti chimici, 1997

| Porti | Sbarchi | | | Imbarchi | | | Totale | | | | |
|----------------------|-----------------|-----------------|--------------------------|------------------|-----------------|-----------------|--------------------------|------------------|-----------------|-----------------|--------------------------|
| | Valore assoluto | Valore relativo | Valore relativo cumulato | Porti | Valore assoluto | Valore relativo | Valore relativo cumulato | Porti | Valore assoluto | Valore relativo | Valore relativo cumulato |
| 1 Venezia | 1.954.726 | 17,9 | 17,9 | 1 Augusta | 1.146.937 | 18,3 | 18,3 | 1 Venezia | 2.258.537 | 13,2 | 13,2 |
| 2 Ravenna | 1.550.111 | 14,2 | 32,2 | 2 Porto Vesme | 662.758 | 10,6 | 28,9 | 2 Ravenna | 1.932.671 | 11,3 | 24,4 |
| 3 Genova | 1.198.693 | 11,0 | 43,2 | 3 Porto Torres | 564.517 | 9,0 | 38,0 | 3 Genova | 1.575.568 | 9,2 | 33,6 |
| 4 Livorno | 1.136.436 | 10,4 | 53,6 | 4 Cagliari | 436.077 | 7,0 | 44,9 | 4 Livorno | 1.416.029 | 8,3 | 41,9 |
| 5 Montalcone | 724.039 | 6,6 | 60,2 | 5 Ravenna | 382.560 | 6,1 | 51,1 | 5 Augusta | 1.404.596 | 8,2 | 50,1 |
| 6 Savona | 479.835 | 4,4 | 64,6 | 6 Genova | 376.875 | 6,0 | 57,1 | 6 Porto Vesme | 975.556 | 5,7 | 55,8 |
| 7 Napoli | 426.621 | 3,9 | 68,6 | 7 Venezia | 303.811 | 4,9 | 61,9 | 7 Porto Torres | 756.662 | 4,4 | 60,2 |
| 8 Porto Vesme | 312.798 | 2,9 | 71,4 | 8 Porto Foxi | 301.412 | 4,8 | 66,8 | 8 Montalcone | 745.346 | 4,3 | 64,5 |
| 9 Cagliari | 287.622 | 2,6 | 74,1 | 9 Livorno | 279.593 | 4,5 | 71,2 | 9 Cagliari | 723.699 | 4,2 | 68,7 |
| 10 Augusta | 257.659 | 2,4 | 76,4 | 10 Napoli | 276.865 | 4,4 | 75,7 | 10 Napoli | 703.486 | 4,1 | 72,8 |
| 11 Trieste | 257.167 | 2,4 | 78,8 | 11 Gela | 244.459 | 3,9 | 79,6 | 11 Savona | 493.854 | 2,9 | 75,7 |
| 12 La Spezia | 222.504 | 2,0 | 80,8 | 12 Trieste | 201.772 | 3,2 | 82,8 | 12 Trieste | 458.939 | 2,7 | 78,4 |
| 13 Brindisi | 215.381 | 2,0 | 82,8 | 13 La Spezia | 170.293 | 2,7 | 85,5 | 13 Porto Foxi | 443.208 | 2,6 | 81,0 |
| 14 Porto Torres | 192.145 | 1,8 | 84,6 | 14 Civitavecchia | 125.988 | 2,0 | 87,5 | 14 Gela | 416.494 | 2,4 | 83,4 |
| 15 Gela | 172.035 | 1,6 | 86,2 | 15 Brindisi | 87.853 | 1,4 | 88,9 | 15 La Spezia | 392.797 | 2,3 | 85,7 |
| 16 Porto Foxi | 141.796 | 1,3 | 87,5 | 16 Milazzo | 78.921 | 1,3 | 90,2 | 16 Brindisi | 303.234 | 1,8 | 87,5 |
| 17 Marina di Carrara | 115.075 | 1,1 | 88,5 | | | | | 17 Civitavecchia | 218.356 | 1,3 | 88,7 |
| 18 Torregrande | 104.686 | 1,0 | 89,5 | | | | | 18 Taranto | 149.033 | 0,9 | 89,6 |
| 19 Salerno | 103.079 | 0,9 | 90,4 | | | | | 19 Crotone | 148.584 | 0,9 | 90,5 |
| Italia | 10.896.316 | 100,0 | 100,0 | Italia | 6.253.352 | 100,0 | 100,0 | Italia | 17.149.668 | 100,0 | 100,0 |

Fonte: elaborazione Censis su dati Istat. Statistiche dei trasporti marittimi dei porti italiani, 1999

Tab. 3.51 - Graduatoria dei porti per classe merceologica di merce movimentata - Derrate alimentari e foraggiere, 1997

| Porti | Sbarchi | | | Imbarchi | | | Totale | | |
|------------------|-----------------|-----------------|--------------------------|-----------------|-----------------|--------------------------|-----------------|-----------------|--------------------------|
| | Valore assoluto | Valore relativo | Valore relativo cumulato | Valore assoluto | Valore relativo | Valore relativo cumulato | Valore assoluto | Valore relativo | Valore relativo cumulato |
| | | | | | | | | | |
| 1 Ravenna | 2.515.035 | 21,2 | 21,2 | 2.850.470 | 29,7 | 29,7 | 3.217.929 | 15,0 | 15,0 |
| 2 Genova | 1.147.655 | 9,7 | 30,9 | 1.204.753 | 12,6 | 42,3 | 2.942.641 | 13,7 | 28,7 |
| 3 Palermo | 932.612 | 7,9 | 38,8 | 810.970 | 8,5 | 50,7 | 2.352.408 | 11,0 | 39,7 |
| 4 Lipari | 902.978 | 7,6 | 46,4 | 734.856 | 7,7 | 58,4 | 1.313.264 | 6,1 | 45,8 |
| 5 Venezia | 789.999 | 6,7 | 53,0 | 471.458 | 4,9 | 63,3 | 1.261.457 | 5,9 | 51,7 |
| 6 Livorno | 502.294 | 4,2 | 57,3 | 427.606 | 4,5 | 67,7 | 1.143.751 | 5,3 | 57,0 |
| 7 Chioggia | 495.883 | 4,2 | 61,5 | 265.742 | 2,8 | 70,5 | 1.085.343 | 5,1 | 62,1 |
| 8 Olbia | 451.257 | 3,8 | 65,3 | 222.171 | 2,3 | 72,8 | 903.789 | 4,2 | 66,3 |
| 9 Ancona | 449.760 | 3,8 | 69,1 | 211.139 | 2,2 | 75,0 | 671.931 | 3,1 | 69,4 |
| 10 Cagliari | 397.668 | 3,4 | 72,4 | 196.860 | 2,1 | 77,1 | 584.961 | 2,7 | 72,2 |
| 11 Napoli | 367.459 | 3,1 | 75,5 | 175.843 | 1,8 | 78,9 | 530.729 | 2,5 | 74,6 |
| 12 Salerno | 350.487 | 3,0 | 78,5 | 168.478 | 1,8 | 80,7 | 522.066 | 2,4 | 77,1 |
| 13 Ponza | 339.078 | 2,9 | 81,3 | 156.190 | 1,6 | 82,3 | 365.105 | 1,7 | 78,8 |
| 14 Trieste | 168.245 | 1,4 | 82,8 | 146.541 | 1,5 | 83,8 | 339.078 | 1,6 | 80,3 |
| 15 Gioia Tauro | 143.427 | 1,2 | 84,0 | 144.880 | 1,5 | 85,3 | 318.884 | 1,5 | 81,8 |
| 16 Civitavecchia | 143.041 | 1,2 | 85,2 | 142.759 | 1,5 | 86,8 | 296.510 | 1,4 | 83,2 |
| 17 La Spezia | 140.345 | 1,2 | 86,4 | 124.860 | 1,3 | 88,1 | 289.968 | 1,4 | 84,6 |
| 18 Lampedusa | 121.973 | 1,0 | 87,4 | 124.398 | 1,3 | 89,4 | 247.158 | 1,2 | 85,7 |
| 19 La Maddalena | 102.792 | 0,9 | 88,2 | 100.792 | 1,1 | 90,5 | 234.088 | 1,1 | 86,8 |
| 20 Favignana | 99.072 | 0,8 | 89,1 | | | | 183.106 | 0,9 | 87,7 |
| 21 Tremiti | 81.599 | 0,7 | 89,8 | | | | 156.190 | 0,7 | 88,4 |
| 22 Torregrande | 78.680 | 0,7 | 90,4 | | | | 149.442 | 0,7 | 89,1 |
| Italia | 11.855.098 | 100,0 | 100,0 | 9.594.884 | 100,0 | 100,0 | 21.449.982 | 100,0 | 100,0 |

Fonte: elaborazione Censis su dati Istat, Statistiche dei trasporti marittimi dei porti italiani, 1999

Tab. 3.52 - Graduatoria dei porti per classe merceologica di merce movimentata - Minerali greggi o manufatti, materiale da costruzione, 1997

| Porti | Sbarchi | | | Imbarchi | | | Totale | | | | |
|-----------------------|-----------------|-----------------|--------------------------|----------|-----------------|--------------------------|-----------------|-----------------|--------------------------|------|------|
| | Valore assoluto | Valore relativo | Valore relativo cumulato | Porti | Valore assoluto | Valore relativo cumulato | Valore relativo | Valore assoluto | Valore relativo cumulato | | |
| | | | | | | | | | | | |
| 1 Ravenna | 2.173.016 | 16,5 | 16,5 | 1 | 1.426.940 | 13,4 | 13,4 | 1 | 2.503.804 | 10,5 | 10,5 |
| 2 Marina di Carrara | 1.621.200 | 12,3 | 28,7 | 2 | 1.029.540 | 9,7 | 23,1 | 2 | 2.497.552 | 10,5 | 21,0 |
| 3 Venezia | 1.438.025 | 10,9 | 39,6 | 3 | 876.352 | 8,2 | 31,3 | 3 | 2.197.413 | 9,2 | 30,2 |
| 4 Livorno | 1.372.680 | 10,4 | 50,0 | 4 | 824.733 | 7,7 | 39,0 | 4 | 1.565.141 | 6,6 | 36,7 |
| 5 Civitavecchia | 547.676 | 4,1 | 54,2 | 5 | 743.262 | 7,0 | 46,0 | 5 | 1.463.336 | 6,1 | 42,9 |
| 6 Genova | 533.906 | 4,0 | 58,2 | 6 | 553.362 | 5,2 | 51,2 | 6 | 1.277.168 | 5,4 | 48,2 |
| 7 La Spezia | 486.284 | 3,7 | 61,9 | 7 | 424.698 | 4,0 | 55,2 | 7 | 1.254.928 | 5,3 | 53,5 |
| 8 Chioggia | 310.403 | 2,4 | 64,2 | 8 | 367.081 | 3,4 | 58,6 | 8 | 832.653 | 3,5 | 57,0 |
| 9 Palermo | 264.207 | 2,0 | 66,3 | 9 | 346.369 | 3,3 | 61,9 | 9 | 790.086 | 3,3 | 60,3 |
| 10 Piombino | 261.192 | 2,0 | 68,2 | 10 | 342.187 | 3,2 | 65,1 | 10 | 553.362 | 2,3 | 62,6 |
| 11 Porto Nogaro | 250.046 | 1,9 | 70,1 | 11 | 330.788 | 3,1 | 68,2 | 11 | 522.342 | 2,2 | 64,8 |
| 12 Napoli | 240.684 | 1,8 | 71,9 | 12 | 317.207 | 3,0 | 71,2 | 12 | 475.526 | 2,0 | 66,8 |
| 13 Cagliari | 236.366 | 1,8 | 73,7 | 13 | 285.976 | 2,7 | 73,8 | 13 | 453.421 | 1,9 | 68,7 |
| 14 Olbia | 225.388 | 1,7 | 75,4 | 14 | 279.832 | 2,6 | 76,5 | 14 | 430.532 | 1,8 | 70,5 |
| 15 Montalcone | 212.981 | 1,6 | 77,1 | 15 | 242.410 | 2,3 | 78,7 | 15 | 411.202 | 1,7 | 72,2 |
| 16 Reggio di Calabria | 208.064 | 1,6 | 78,6 | 16 | 239.311 | 2,2 | 81,0 | 16 | 394.329 | 1,7 | 73,9 |
| 17 Gaeta | 204.505 | 1,5 | 80,2 | 17 | 212.757 | 2,0 | 83,0 | 17 | 391.400 | 1,6 | 75,5 |

segue

segue Tab. 3.52 - Graduatoria dei porti per classe merceologica di merce movimentata - Minerali greggi o manufatti, materiale da costruzione, 1997

| Porti | Sbarchi | | | Imbarchi | | | Totale | | | | | | |
|-----------------|-----------------|-----------------|--------------------------|----------|-----------------|-----------------|--------------------------|--------|-----------------|--------------------|--------------------------|-----|------|
| | Valore assoluto | Valore relativo | Valore relativo cumulato | Porti | Valore assoluto | Valore relativo | Valore relativo cumulato | Porti | Valore assoluto | Valore relativo | Valore relativo cumulato | | |
| 18 Manfredonia | 186.401 | 1,4 | 81,6 | 18 | Palermo | 211.319 | 2,0 | 85,0 | 18 | Golfo Aranci | 357.672 | 1,5 | 77,0 |
| 19 Savona | 181.898 | 1,4 | 83,0 | 19 | Gallipoli | 200.508 | 1,9 | 86,8 | 19 | Piombino | 345.132 | 1,4 | 78,4 |
| 20 Pozzallo | 177.946 | 1,3 | 84,3 | 20 | Otranto | 150.515 | 1 | 88 | 20 | Chioggia | 336.598 | 1,4 | 79,9 |
| 21 Porto Torres | 175.299 | 1,3 | 85,6 | 21 | Venezia | 127.116 | 1 | 89 | 21 | Trieste | 303.020 | 1,3 | 81,1 |
| 22 Ancona | 165.572 | 1,3 | 86,9 | 22 | Palau | 101.051 | 1 | 90 | 22 | Gaeta | 277.528 | 1,2 | 82,3 |
| 23 Rimini | 131.030 | 1 | 88 | | | | | | 23 | Porto Nogaro | 255.799 | 1,1 | 83,4 |
| 24 Siracusa | 130.803 | 1 | 89 | | | | | | 24 | Porto Torres | 241.070 | 1,0 | 84,4 |
| 25 Torregrande | 114.497 | 0,9 | 89,7 | | | | | | 25 | Reggio di Calabria | 235.204 | 1,0 | 85,4 |
| 26 Ortona | 110.526 | 0,8 | 90,6 | | | | | | 26 | Monfalcone | 229.284 | 1,0 | 86,3 |
| | | | | | | | | | 27 | Siracusa | 203.898 | 0,9 | 87,2 |
| | | | | | | | | | 28 | Pozzallo | 201.433 | 0,8 | 88,0 |
| | | | | | | | | | 29 | Gallipoli | 200.508 | 0,8 | 88,9 |
| | | | | | | | | | 30 | Savona | 193.416 | 0,8 | 89,7 |
| | | | | | | | | | 31 | Manfredonia | 187.024 | 0,8 | 90,5 |
| Italia | 13.203.473 | 100,0 | 100,0 | Italia | 10.656.172 | 100,0 | 100,0 | Italia | 23.859.645 | 100,0 | 100,0 | | |

Fonte: elaborazione Censis su dati Istat, Statistiche dei trasporti marittimi dei porti italiani, 1999

Tab. 3.53 - Graduatoria dei porti per classe merceologica di merce movimentata - Prodotti metallurgici, 1997

| Porti | Sbarchi | | | Imbarchi | | | Totale | | | | |
|------------------|-----------------|-----------------|--------------------------|----------------|-----------------|--------------------------|-----------------|----------------|-----------------|--------------------------|-------|
| | Valore assoluto | Valore relativo | Valore relativo cumulato | Porti | Valore assoluto | Valore relativo cumulato | Valore relativo | Porti | Valore assoluto | Valore relativo cumulato | |
| 1 Genova | 6.405.399 | 36,2 | 36,2 | 1 Taranto | 9.306.122 | 69,8 | 69,8 | 1 Taranto | 10.271.791 | 33,1 | 33,1 |
| 2 Venezia | 2.163.601 | 12,2 | 48,5 | 2 Genova | 1.152.764 | 8,6 | 78,4 | 2 Genova | 7.558.163 | 24,4 | 57,5 |
| 3 Ravenna | 1.784.523 | 10,1 | 58,6 | 3 Chioggia | 471.171 | 3,5 | 81,9 | 3 Venezia | 2.440.214 | 7,9 | 65,3 |
| 4 Taranto | 965.669 | 5,5 | 64,0 | 4 Venezia | 276.613 | 2,1 | 84,0 | 4 Ravenna | 1.842.409 | 5,9 | 71,3 |
| 5 Piombino | 740.880 | 4,2 | 68,2 | 5 Livorno | 232.061 | 1,7 | 85,7 | 5 Piombino | 912.183 | 2,9 | 74,2 |
| 6 La Spezia | 696.370 | 3,9 | 72,1 | 6 La Spezia | 184.975 | 1,4 | 87,1 | 6 La Spezia | 881.345 | 2,8 | 77,1 |
| 7 Savona | 659.556 | 3,7 | 75,9 | 7 Porto Nogaro | 184.149 | 1,4 | 88,5 | 7 Savona | 751.119 | 2,4 | 79,5 |
| 8 Salerno | 438.226 | 2,5 | 78,4 | 8 Cagliari | 173.540 | 1,3 | 89,8 | 8 Porto Nogaro | 579.454 | 1,9 | 81,4 |
| 9 Porto Nogaro | 395.305 | 2,2 | 80,6 | 9 Piombino | 171.303 | 1,3 | 91,1 | 9 Chioggia | 565.618 | 1,8 | 83,2 |
| 10 Porto Vesme | 362.617 | 2,1 | 82,6 | | | | | 10 Livorno | 524.014 | 1,7 | 84,9 |
| 11 Palermo | 305.468 | 1,7 | 84,4 | | | | | 11 Porto Vesme | 520.911 | 1,7 | 86,5 |
| 12 Livorno | 291.953 | 1,7 | 86,0 | | | | | 12 Salerno | 451.320 | 1,5 | 88,0 |
| 13 Ancona | 268.477 | 1,5 | 87,5 | | | | | 13 Cagliari | 353.035 | 1,1 | 89,1 |
| 14 Civitavecchia | 229.315 | 1,3 | 88,8 | | | | | 14 Ancona | 336.900 | 1,1 | 90,2 |
| 15 Cagliari | 179.495 | 1,0 | 89,8 | | | | | | | | |
| 16 Milazzo | 162.828 | 0,9 | 90,8 | | | | | | | | |
| Italia | 17.682.116 | 100,0 | 100,0 | Italia | 13.339.690 | 100,0 | 100,0 | Italia | 31.021.806 | 100,0 | 100,0 |

Fonte: elaborazione Censis su dati Istat. Statistiche dei trasporti marittimi dei porti italiani, 1999

Tab. 3.54 - Graduatoria dei porti per classe merceologica di merce movimentata - Minerali e cascami per la metallurgia, 1997

| Porti | Sbarchi | | | Imbarchi | | | Totale | | | | |
|---------------|-----------------|-----------------|--------------------------|---------------|-----------------|-----------------|--------------------------|---------------|-----------------|-----------------|--------------------------|
| | Valore assoluto | Valore relativo | Valore relativo cumulato | Porti | Valore assoluto | Valore relativo | Valore relativo cumulato | Porti | Valore assoluto | Valore relativo | Valore relativo cumulato |
| 1 Taranto | 11.569.580 | 60,9 | 60,9 | 1 Taranto | 1.561.476 | 73,2 | 73,2 | 1 Taranto | 13.131.056 | 62,2 | 62,2 |
| 2 Porto Vesme | 2.079.725 | 11,0 | 71,9 | 2 Trieste | 138.916 | 6,5 | 79,7 | 2 Porto Vesme | 2.124.363 | 10,1 | 72,2 |
| 3 Piombino | 1.805.484 | 9,5 | 81,4 | 3 Palermo | 85.694 | 4,0 | 83,7 | 3 Piombino | 1.809.561 | 8,6 | 80,8 |
| 4 Genova | 1.555.948 | 8,2 | 89,6 | 4 Cagliari | 66.764 | 3,1 | 86,8 | 4 Genova | 1.606.145 | 7,6 | 88,4 |
| 5 Trieste | 764.665 | 4,0 | 93,6 | 5 Genova | 50.197 | 2,4 | 89,2 | 5 Trieste | 903.581 | 4,3 | 92,7 |
| | | | | 6 Porto Vesme | 44.638 | 2,1 | 91,3 | | | | |
| Italia | 18.988.686 | 100,0 | 100,0 | Italia | 2.133.399 | 100,0 | 100,0 | Italia | 21.122.085 | 100,0 | 100,0 |

Fonte: elaborazione Censis su dati Istat, Statistiche dei trasporti marittimi dei porti italiani, 1999

Tab. 3.55 - Graduatoria dei porti per classe merceologica di merce movimentata - Prodotti petroliferi, 1997

| Porti | Sbarchi | | | Imbarchi | | | Totale | | | | |
|------------------|-----------------|-----------------|--------------------------|---------------------|-----------------|-----------------|--------------------------|------------------|-----------------|-----------------|--------------------------|
| | Valore assoluto | Valore relativo | Valore relativo cumulato | Porti | Valore assoluto | Valore relativo | Valore relativo cumulato | Porti | Valore assoluto | Valore relativo | Valore relativo cumulato |
| | 1 Trieste | 37.140.254 | 20,5 | 20,5 | 1 Augusta | 11.425.304 | 22,7 | 22,7 | 1 Trieste | 37.316.939 | 16,1 |
| 2 Genova | 18.237.369 | 10,1 | 30,5 | 2 Porto Foxi | 11.293.858 | 22,5 | 45,2 | 2 Augusta | 28.607.473 | 12,3 | 28,5 |
| 3 Augusta | 17.182.169 | 9,5 | 40,0 | 3 Santa Panagia | 9.067.927 | 18,0 | 63,2 | 3 Porto Foxi | 25.637.353 | 11,1 | 39,5 |
| 4 Porto Foxi | 14.343.495 | 7,9 | 47,9 | 4 Milazzo | 3.615.124 | 7,2 | 70,4 | 4 Santa Panagia | 20.044.867 | 8,7 | 48,2 |
| 5 Santa Panagia | 10.976.940 | 6,1 | 54,0 | 5 Gela | 3.384.534 | 6,7 | 77,2 | 5 Genova | 18.775.969 | 8,1 | 56,3 |
| 6 Venezia | 9.761.936 | 5,4 | 59,3 | 6 Porto Torres | 2.100.977 | 4,2 | 81,3 | 6 Milazzo | 11.540.164 | 5,0 | 61,3 |
| 7 Milazzo | 7.925.040 | 4,4 | 63,7 | 7 Livorno | 1.401.875 | 2,8 | 84,1 | 7 Venezia | 10.447.940 | 4,5 | 65,8 |
| 8 Livorno | 7.673.416 | 4,2 | 67,9 | 8 Falconara Maritt. | 1.103.775 | 2,2 | 86,3 | 8 Livorno | 9.075.291 | 3,9 | 69,7 |
| 9 Ravenna | 6.222.184 | 3,4 | 71,4 | 9 Taranto | 1.041.851 | 2,1 | 88,4 | 9 Gela | 8.602.063 | 3,7 | 73,4 |
| 10 Savona | 5.975.354 | 3,3 | 74,7 | 10 Fiumicino | 1.031.446 | 2,1 | 90,4 | 10 Ravenna | 6.416.551 | 2,8 | 76,2 |
| 11 Civitavecchia | 5.889.784 | 3,2 | 77,9 | | | | | 11 Civitavecchia | 6.051.957 | 2,6 | 78,8 |
| 12 Gela | 5.217.529 | 2,9 | 80,8 | | | | | 12 Savona | 6.044.568 | 2,6 | 81,4 |
| 13 Fiumicino | 4.923.693 | 2,7 | 83,5 | | | | | 13 Fiumicino | 5.955.139 | 2,6 | 84,0 |
| 14 Taranto | 4.803.192 | 2,6 | 86,1 | | | | | 14 Taranto | 5.845.043 | 2,5 | 86,5 |
| 15 La Spezia | 4.020.909 | 2,2 | 88,4 | | | | | 15 Porto Torres | 5.563.391 | 2,4 | 88,9 |
| 16 Porto Torres | 3.462.414 | 1,9 | 90,3 | | | | | 16 La Spezia | 4.105.988 | 1,8 | 90,7 |
| Italia | 181.401.173 | 100,0 | 100,0 | Italia | 50.269.970 | 100,0 | 100,0 | Italia | 231.671.143 | 100,0 | 100,0 |

Fonte: elaborazione Censis su dati Istat, Statistiche dei trasporti marittimi dei porti italiani, 1999

Tab. 3.56 - Graduatoria dei porti per classe merceologica di merce movimentata - Combustibili, minerali solidi, 1997

| Porti | Sbarchi | | | Imbarchi | | | Totale | | | | |
|----------------|-----------------|-----------------|--------------------------|----------------|-----------------|-----------------|--------------------------|-----------------|-----------------|-----------------|--------------------------|
| | Valore assoluto | Valore relativo | Valore relativo cumulato | Porti | Valore assoluto | Valore relativo | Valore relativo cumulato | Porti | Valore assoluto | Valore relativo | Valore relativo cumulato |
| 1 Taranto | 5.625.133 | 31,1 | 31,1 | 1 Savona | 883.969 | 31,5 | 31,5 | 1 Taranto | 5.625.133 | 26,9 | 26,9 |
| 2 Genova | 2.057.461 | 11,4 | 42,5 | 2 Trieste | 828.753 | 29,5 | 61,0 | 2 La Spezia | 2.418.365 | 11,6 | 38,5 |
| 3 La Spezia | 1.923.062 | 10,6 | 53,1 | 3 La Spezia | 495.303 | 17,6 | 78,6 | 3 Savona | 2.334.105 | 11,2 | 49,7 |
| 4 Savona | 1.450.136 | 8,0 | 61,2 | 4 Sant'Antioco | 389.735 | 13,9 | 92,5 | 4 Trieste | 2.134.330 | 10,2 | 59,9 |
| 5 Trieste | 1.305.577 | 7,2 | 68,4 | | | | | 5 Genova | 2.068.211 | 9,9 | 69,8 |
| 6 Venezia | 1.230.001 | 6,8 | 75,2 | | | | | 6 Venezia | 1.230.001 | 5,9 | 75,7 |
| 7 Piombino | 875.864 | 4,8 | 80,0 | | | | | 7 Piombino | 931.046 | 4,5 | 80,2 |
| 8 Brindisi | 873.659 | 4,8 | 84,9 | | | | | 8 Brindisi | 873.717 | 4,2 | 84,3 |
| 9 Monfalcone | 762.370 | 4,2 | 89,1 | | | | | 9 Monfalcone | 762.370 | 3,7 | 88,0 |
| 10 Porto Vesme | 480.667 | 2,7 | 91,7 | | | | | 10 Sant'Antioco | 742.697 | 3,6 | 91,6 |
| Italia | 18.076.642 | 100,0 | 100,0 | Italia | 2.808.055 | 100,0 | 100,0 | Italia | 20.884.697 | 100,0 | 100,0 |

Fonte: elaborazione Censis su dati Istat, Statistiche dei trasporti marittimi dei porti italiani, 1999

Tab. 3.57 - Graduatoria dei porti per classe merceologica di merce movimentata - Macchine e veicoli, oggetti manufatturati e merci diverse, 1997

| Porti | Sbarchi | | | Imbarchi | | | Totale | | | | |
|-----------------|-----------------|-----------------|--------------------------|--------------------|-----------------|-----------------|--------------------------|-----------------------|-----------------|-----------------|--------------------------|
| | Valore assoluto | Valore relativo | Valore relativo cumulato | Porti | Valore assoluto | Valore relativo | Valore relativo cumulato | Porti | Valore assoluto | Valore relativo | Valore relativo cumulato |
| | 1 Gioia Tauro | 6.677.189 | 19,0 | 19,0 | 1 Gioia Tauro | 5.368.497 | 13,6 | 13,6 | 1 Gioia Tauro | 12.045.686 | 16,2 |
| 2 Genova | 2.887.871 | 8,2 | 27,2 | 2 Genova | 4.410.542 | 11,2 | 24,8 | 2 Genova | 7.298.413 | 9,8 | 26,0 |
| 3 Livorno | 2.129.221 | 6,1 | 33,3 | 3 Livorno | 3.056.086 | 7,8 | 32,6 | 3 Livorno | 5.185.307 | 7,0 | 32,9 |
| 4 Olbia | 1.992.279 | 5,7 | 38,9 | 4 Trieste | 2.623.970 | 6,7 | 39,2 | 4 Trieste | 4.526.640 | 6,1 | 39,0 |
| 5 Palermo | 1.946.977 | 5,5 | 44,5 | 5 Napoli | 2.399.248 | 6,1 | 45,3 | 5 La Spezia | 3.694.309 | 5,0 | 43,9 |
| 6 Trieste | 1.902.670 | 5,4 | 49,9 | 6 La Spezia | 2.015.166 | 5,1 | 50,5 | 6 Napoli | 3.602.499 | 4,8 | 48,8 |
| 7 Civitavecchia | 1.825.959 | 5,2 | 55,1 | 7 Venezia | 1.562.391 | 4,0 | 54,4 | 7 Olbia | 3.342.871 | 4,5 | 53,3 |
| 8 La Spezia | 1.679.143 | 4,8 | 59,9 | 8 Ancona | 1.457.950 | 3,7 | 58,1 | 8 Civitavecchia | 3.233.693 | 4,3 | 57,6 |
| 9 Brindisi | 1.271.035 | 3,6 | 63,5 | 9 Civitavecchia | 1.407.734 | 3,6 | 61,7 | 9 Brindisi | 2.631.825 | 3,5 | 61,1 |
| 10 Napoli | 1.203.251 | 3,4 | 66,9 | 10 Piombino | 1.384.170 | 3,5 | 65,2 | 10 Palermo | 2.578.775 | 3,5 | 64,6 |
| 11 Messina | 1.158.605 | 3,3 | 70,2 | 11 Brindisi | 1.360.790 | 3,5 | 68,7 | 11 Piombino | 2.421.343 | 3,2 | 67,8 |
| 12 Piombino | 1.037.173 | 3,0 | 73,2 | 12 Olbia | 1.350.592 | 3,4 | 72,1 | 12 Venezia | 2.337.688 | 3,1 | 71,0 |
| 13 Cagliari | 969.450 | 2,8 | 75,9 | 13 Reggio Calabria | 1.191.171 | 3,0 | 75,1 | 13 Ancona | 2.254.164 | 3,0 | 74,0 |
| 14 Golfo Aranci | 868.134 | 2,5 | 78,4 | 14 Ravenna | 1.142.363 | 2,9 | 78,0 | 14 Golfo Aranci | 1.876.138 | 2,5 | 76,5 |
| 15 Ancona | 796.214 | 2,3 | 80,7 | 15 Golfo Aranci | 1.008.004 | 2,6 | 80,6 | 15 Cagliari | 1.687.696 | 2,3 | 78,8 |
| 16 Venezia | 775.297 | 2,2 | 82,9 | 16 Salerno | 872.584 | 2,2 | 82,8 | 16 Ravenna | 1.477.923 | 2,0 | 80,8 |
| 17 Bari | 624.153 | 1,8 | 84,6 | 17 Cagliari | 718.246 | 1,8 | 84,6 | 17 Salerno | 1.418.364 | 1,9 | 82,7 |
| 18 Catania | 559.485 | 1,6 | 86,2 | 18 Bari | 684.024 | 1,7 | 86,4 | 18 Bari | 1.308.177 | 1,8 | 84,4 |
| 19 La Maddalena | 552.976 | 1,6 | 87,8 | 19 Palermo | 631.798 | 1,6 | 88,0 | 19 Reggio di Calabria | 1.226.078 | 1,6 | 86,1 |
| 20 Salerno | 545.780 | 1,6 | 89,4 | 20 Palau | 545.304 | 1,4 | 89,3 | 20 Messina | 1.160.905 | 1,6 | 87,6 |
| 21 Palau | 494.501 | 1,4 | 90,8 | 21 La Maddalena | 487.110 | 1,2 | 90,6 | 21 La Maddalena | 1.040.086 | 1,4 | 89,0 |
| Italia | 35.141.336 | 100,0 | 100,0 | Italia | 39.389.902 | 100,0 | 100,0 | Italia | 74.531.238 | 100,0 | 100,0 |

Fonte: elaborazione Censis su dati Istat, Statistiche dei trasporti marittimi dei porti italiani, 1999

Tab. 3.58 - Graduatoria dei porti per classe merceologica di merce movimentata - Concimi, 1997

| Porti | Sbarchi | | | Imbarchi | | | Totale | | | | |
|----------------|-----------------|-----------------|-----------------|---------------|-----------------|-----------------|-----------------|----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| | Valore assoluto | Valore relativo | Valore cumulato | Porti | Valore assoluto | Valore relativo | Valore cumulato | Porti | Valore assoluto | Valore relativo | Valore cumulato |
| | | | | | | | | | | | |
| 1 Ravenna | 1.340.743 | 44,1 | 44,1 | 1 Venezia | 310.738 | 43,2 | 43,2 | 1 Ravenna | 1.569.212 | 41,8 | 41,8 |
| 2 Venezia | 257.692 | 8,5 | 52,6 | 2 Ravenna | 228.469 | 31,8 | 75,0 | 2 Venezia | 568.430 | 15,1 | 56,9 |
| 3 Livorno | 127.874 | 4,2 | 56,8 | 3 Gela | 36.995 | 5,1 | 80,1 | 3 Livorno | 155.008 | 4,1 | 61,0 |
| 4 Vasto | 122.130 | 4,0 | 60,8 | 4 Livorno | 27.134 | 3,8 | 83,9 | 4 Gela | 123.669 | 3,3 | 64,3 |
| 5 Barletta | 112.120 | 3,7 | 64,5 | 5 Genova | 18.751 | 2,6 | 86,5 | 5 Bari | 122.601 | 3,3 | 67,6 |
| 6 Manfredonia | 110.326 | 3,6 | 68,2 | 6 Torregrande | 17.415 | 2,4 | 88,9 | 6 Vasto | 122.130 | 3,3 | 70,8 |
| 7 Bari | 110.295 | 3,6 | 71,8 | 7 Bari | 12.306 | 1,7 | 90,6 | 7 Barletta | 112.120 | 3,0 | 73,8 |
| 8 Porto Nogaro | 98.462 | 3,2 | 75,0 | | | | | 8 Manfredonia | 110.326 | 2,9 | 76,7 |
| 9 Taranto | 88.521 | 2,9 | 77,9 | | | | | 9 Porto Nogaro | 98.462 | 2,6 | 79,4 |
| 10 Gela | 86.674 | 2,9 | 80,8 | | | | | 10 Taranto | 88.521 | 2,4 | 81,7 |
| 11 Molfetta | 70.160 | 2,3 | 83,1 | | | | | 11 Molfetta | 71.960 | 1,9 | 83,6 |
| 12 Ortona | 61.492 | 2,0 | 85,1 | | | | | 12 Ortona | 61.492 | 1,6 | 85,3 |
| 13 Piombino | 50.318 | 1,7 | 86,8 | | | | | 13 Piombino | 58.804 | 1,6 | 86,8 |
| 14 Augusta | 47.526 | 1,6 | 88,3 | | | | | 14 Genova | 49.705 | 1,3 | 88,2 |
| 15 Gaeta | 40.282 | 1,3 | 89,7 | | | | | 15 Augusta | 47.526 | 1,3 | 89,4 |
| 16 Cagliari | 38.676 | 1,3 | 90,9 | | | | | 16 Gaeta | 42.096 | 1,1 | 90,5 |
| Italia | 3.038.343 | 100,0 | 100,0 | Italia | 719.367 | 100,0 | 100,0 | Italia | 3.757.710 | 100,0 | 100,0 |

Fonte: elaborazione Censis su dati Istat, Statistiche dei trasporti marittimi dei porti italiani, 1999

Tab. 3.59 - Graduatoria dei porti secondo le merci imbarcate in navigazione internazionale, 1997

| Grad. | Porto | Merci imbarcate (tonnellate) | | |
|-------|-------------------|------------------------------|-----------------|--------------------------|
| | | Valore assoluto | Valore relativo | Valore relativo cumulato |
| 1 | Porto Foxi | 5.640.298 | 9,0 | 9,0 |
| 2 | Augusta | 5.561.133 | 8,9 | 17,9 |
| 3 | Santa Panagia | 5.466.598 | 8,7 | 26,6 |
| 4 | Taranto | 5.309.923 | 8,5 | 35,1 |
| 5 | Gioia Tauro | 4.945.642 | 7,9 | 42,9 |
| 6 | Genova | 4.826.282 | 7,7 | 50,6 |
| 7 | Trieste | 3.661.514 | 5,8 | 56,5 |
| 8 | Venezia | 2.700.846 | 4,3 | 60,8 |
| 9 | La Spezia | 2.660.220 | 4,2 | 65,0 |
| 10 | Livorno | 2.515.308 | 4,0 | 69,0 |
| 11 | Ravenna | 1.943.144 | 3,1 | 72,1 |
| 12 | Napoli | 1.938.554 | 3,1 | 75,2 |
| 13 | Ancona | 1.689.394 | 2,7 | 77,9 |
| 14 | Brindisi | 1.603.276 | 2,6 | 80,5 |
| 15 | Gela | 1.218.149 | 1,9 | 82,4 |
| 16 | Marina di Carrara | 1.163.368 | 1,9 | 84,3 |
| 17 | Salerno | 965.798 | 1,5 | 85,8 |
| 18 | Porto Vesme | 829.765 | 1,3 | 87,1 |
| 19 | Chioggia | 705.412 | 1,1 | 88,3 |
| 20 | Bari | 684.414 | 1,1 | 89,4 |
| 21 | Milazzo | 617.847 | 1,0 | 90,3 |
| | Italia | 62.703.322 | 100,0 | 100,0 |

Fonte: elaborazione Censis su dati Istat, Statistiche dei trasporti marittimi dei porti italiani, 1999

Tab. 3.60 - Graduatoria dei porti secondo le merci sbarcate in navigazione internazionale, 1997

| Grad. | Porto | Merci sbarcate (tonnellate) | | |
|-------|---------------|-----------------------------|-----------------|--------------------------|
| | | Valore assoluto | Valore relativo | Valore relativo cumulato |
| 1 | Trieste | 41.997.825 | 17,0 | 17,0 |
| 2 | Taranto | 21.982.886 | 8,9 | 25,9 |
| 3 | Genova | 21.170.968 | 8,6 | 34,5 |
| 4 | Augusta | 16.650.402 | 6,7 | 41,2 |
| 5 | Venezia | 14.545.173 | 5,9 | 47,1 |
| 6 | Porto Foxi | 14.194.137 | 5,7 | 52,9 |
| 7 | Ravenna | 13.413.586 | 5,4 | 58,3 |
| 8 | Santa Panagia | 10.899.278 | 4,4 | 62,7 |
| 9 | Livorno | 10.126.506 | 4,1 | 66,8 |
| 10 | Savona | 8.693.468 | 3,5 | 70,3 |
| 11 | Milazzo | 7.971.182 | 3,2 | 73,6 |
| 12 | La Spezia | 6.287.798 | 2,5 | 76,1 |
| 13 | Gioia Tauro | 4.799.650 | 1,9 | 78,0 |
| 14 | Gela | 4.568.246 | 1,8 | 79,9 |
| 15 | Ancona | 4.404.122 | 1,8 | 81,7 |
| 16 | Brindisi | 4.393.000 | 1,8 | 83,5 |
| 17 | Civitavecchia | 4.208.033 | 1,7 | 85,2 |
| 18 | Fiumicino | 3.887.384 | 1,6 | 86,7 |
| 19 | Napoli | 3.635.803 | 1,5 | 88,2 |
| 20 | Piombino | 3.550.451 | 1,4 | 89,6 |
| 21 | Porto Vesme | 3.110.590 | 1,3 | 90,9 |
| | Italia | 246.948.365 | 100,0 | 100,0 |

Fonte: elaborazione Censis su dati Istat, Statistiche dei trasporti marittimi dei porti italiani, 1999

Tab. 3.61 - Graduatoria dei porti secondo le merci imbarcate in navigazione di cabotaggio, 1997

| Grad. | Porto | Merci imbarcate (tonnellate) | | |
|-------|---------------------|------------------------------|-----------------|--------------------------|
| | | Valore assoluto | Valore relativo | Valore relativo cumulato |
| 1 | Taranto | 8.171.757 | 10,9 | 10,9 |
| 2 | Augusta | 7.583.846 | 10,1 | 21,1 |
| 3 | Porto Foxi | 5.958.690 | 8,0 | 29,0 |
| 4 | Napoli | 4.553.371 | 6,1 | 35,1 |
| 5 | Livorno | 4.392.603 | 5,9 | 41,0 |
| 6 | Genova | 3.844.758 | 5,1 | 46,1 |
| 7 | Santa Panagia | 3.614.621 | 4,8 | 51,0 |
| 8 | Milazzo | 3.171.344 | 4,2 | 55,2 |
| 9 | Porto Torres | 2.890.301 | 3,9 | 59,1 |
| 10 | Olbia | 2.698.006 | 3,6 | 62,7 |
| 11 | Gela | 2.552.873 | 3,4 | 66,1 |
| 12 | Civitavecchia | 2.059.866 | 2,8 | 68,8 |
| 13 | Piombino | 1.996.355 | 2,7 | 71,5 |
| 14 | Cagliari | 1.746.643 | 2,3 | 73,8 |
| 15 | Golfo Aranci | 1.469.406 | 2,0 | 75,8 |
| 16 | Palermo | 1.350.448 | 1,8 | 77,6 |
| 17 | Reggio di Calabria | 1.190.136 | 1,6 | 79,2 |
| 18 | Venezia | 1.097.698 | 1,5 | 80,7 |
| 19 | Trieste | 948.231 | 1,3 | 81,9 |
| 20 | Ravenna | 945.728 | 1,3 | 83,2 |
| 21 | Savona | 905.566 | 1,2 | 84,4 |
| 22 | Falconara Marittima | 811.468 | 1,1 | 85,5 |
| 23 | La Spezia | 806.554 | 1,1 | 86,6 |
| 24 | Fiumicino | 791.422 | 1,1 | 87,6 |
| 25 | Palau | 762.589 | 1,0 | 88,7 |
| 26 | Salerno | 733.849 | 1,0 | 89,6 |
| 27 | Gioia Tauro | 629.513 | 0,8 | 90,5 |
| | Italia | 74.797.375 | 100,0 | 100,0 |

Fonte: elaborazione Censis su dati Istat, Statistiche dei trasporti marittimi dei porti italiani, 1999

Tab. 3.62 - Graduatoria dei porti secondo le merci sbarcate in navigazione di cabotaggio, 1997

| Grad. | Porto | Merci sbarcate (tonnellate) | | |
|-------|---------------|-----------------------------|-----------------|--------------------------|
| | | Valore assoluto | Valore relativo | Valore relativo cumulato |
| 1 | Genova | 13.790.736 | 18,4 | 18,4 |
| 2 | Venezia | 5.307.410 | 7,1 | 25,5 |
| 3 | Civitavecchia | 4.844.325 | 6,5 | 32,0 |
| 4 | Palermo | 4.396.354 | 5,9 | 37,9 |
| 5 | Livorno | 4.040.917 | 5,4 | 43,3 |
| 6 | Napoli | 3.459.928 | 4,6 | 47,9 |
| 7 | Ravenna | 3.327.694 | 4,4 | 52,4 |
| 8 | Olbia | 3.246.291 | 4,3 | 56,7 |
| 9 | La Spezia | 3.108.821 | 4,2 | 60,9 |
| 10 | Cagliari | 2.387.874 | 3,2 | 64,1 |
| 11 | Gioia Tauro | 2.026.159 | 2,7 | 66,8 |
| 12 | Porto Torres | 1.667.208 | 2,2 | 69,0 |
| 13 | Piombino | 1.558.623 | 2,1 | 71,1 |
| 14 | Porto Vesme | 1.261.196 | 1,7 | 72,8 |
| 15 | Taranto | 1.255.254 | 1,7 | 74,4 |
| 16 | Savona | 1.202.871 | 1,6 | 76,0 |
| 17 | Messina | 1.168.496 | 1,6 | 77,6 |
| 18 | Fiumicino | 1.036.309 | 1,4 | 79,0 |
| 19 | Ortona | 1.008.110 | 1,3 | 80,3 |
| 20 | Golfo Aranci | 993.563 | 1,3 | 81,7 |
| 21 | Gela | 935.499 | 1,3 | 82,9 |
| 22 | Lipari | 921.718 | 1,2 | 84,2 |
| 23 | Augusta | 907.104 | 1,2 | 85,4 |
| 24 | La Maddalena | 773.776 | 1,0 | 86,4 |
| 25 | Vibo Valentia | 752.607 | 1,0 | 87,4 |
| 26 | Gaeta | 653.340 | 0,9 | 88,3 |
| 27 | Salerno | 632.658 | 0,8 | 89,1 |
| 28 | Brindisi | 624.429 | 0,8 | 90,0 |
| | Italia | 74.797.375,0 | 100,0 | 100,0 |

Fonte: elaborazione Censis su dati Istat, Statistiche dei trasporti marittimi dei porti italiani, 1999

Tab. 3.63 - Graduatoria dei porti secondo i passeggeri imbarcati in navigazione internazionale, 1997

| Grad. | Porto | Passeggeri imbarcati | | |
|-------|-------------------------|----------------------|-----------------|--------------------------|
| | | Valore assoluto | Valore relativo | Valore relativo cumulato |
| 1 | Brindisi | 539.977 | 21,2 | 21,2 |
| 2 | Ancona | 366.695 | 14,4 | 35,7 |
| 3 | Bari | 344.823 | 13,6 | 49,2 |
| 4 | Livorno | 287.256 | 11,3 | 60,5 |
| 5 | Venezia | 253.414 | 10,0 | 70,5 |
| 6 | Genova | 112.787 | 4,4 | 74,9 |
| 7 | Santa Teresa di Gallura | 110.121 | 4,3 | 79,3 |
| 8 | Trieste | 89.352 | 3,5 | 82,8 |
| 9 | Napoli | 87.600 | 3,4 | 86,2 |
| 10 | Catania | 43.946 | 1,7 | 88,0 |
| 11 | Palermo | 42.759 | 1,7 | 89,6 |
| 12 | Porto Torres | 38.896 | 1,5 | 91,2 |
| | Italia | 2.541.883 | 100,0 | 100,0 |

Fonte: elaborazione Censis su dati Istat, Statistiche dei trasporti marittimi dei porti italiani, 1999

Tab. 3.64 - Graduatoria dei porti secondo i passeggeri sbarcati in navigazione internazionale, 1997

| Grad. | Porto | Passeggeri sbarcati | | |
|-------|-------------------------|---------------------|-----------------|--------------------------|
| | | Valore assoluto | Valore relativo | Valore relativo cumulato |
| 1 | Brindisi | 520.148 | 19,9 | 19,9 |
| 2 | Venezia | 351.281 | 13,4 | 33,3 |
| 3 | Ancona | 341.595 | 13,1 | 46,4 |
| 4 | Bari | 341.113 | 13,1 | 59,5 |
| 5 | Livorno | 320.125 | 12,2 | 71,7 |
| 6 | Genova | 154.842 | 5,9 | 77,6 |
| 7 | Santa Teresa di Gallura | 114.359 | 4,4 | 82,0 |
| 8 | Trieste | 97.730 | 3,7 | 85,8 |
| 9 | Napoli | 76.060 | 2,9 | 88,7 |
| 10 | Messina | 53.706 | 2,1 | 90,7 |
| | Italia | 2.613.429 | 100,0 | 100,0 |

Fonte: elaborazione Censis su dati Istat, Statistiche dei trasporti marittimi dei porti italiani, 1999

Tab. 3.65 - Graduatoria dei porti secondo i passeggeri imbarcati in navigazione di cabotaggio, 1997

| Grad. | Porto | Passeggeri imbarcati | | |
|-------|--------------------|----------------------|-----------------|--------------------------|
| | | Valore assoluto | Valore relativo | Valore relativo cumulato |
| 1 | Messina | 5.549.290 | 14,8 | 14,8 |
| 2 | Reggio di Calabria | 5.496.009 | 14,7 | 29,4 |
| 3 | Napoli | 3.535.498 | 9,4 | 38,9 |
| 4 | Capri | 2.499.832 | 6,7 | 45,5 |
| 5 | Porto d'Ischia | 1.399.040 | 3,7 | 49,3 |
| 6 | Piombino | 1.372.696 | 3,7 | 52,9 |
| 7 | Civitavecchia | 1.145.631 | 3,1 | 56,0 |
| 8 | Portoferraio | 1.139.555 | 3,0 | 59,0 |
| 9 | Olbia | 1.106.262 | 2,9 | 62,0 |
| 10 | Sorrento | 1.100.044 | 2,9 | 64,9 |
| 11 | Genova | 1.053.404 | 2,8 | 67,7 |
| 12 | Palau | 986.174 | 2,6 | 70,3 |
| 13 | La Maddalena | 942.385 | 2,5 | 72,8 |
| 14 | Pozzuoli | 778.205 | 2,1 | 74,9 |
| 15 | Cagliari | 743.045 | 2,0 | 76,9 |
| 16 | Procida | 673.581 | 1,8 | 78,7 |
| 17 | Porto Torres | 658.574 | 1,8 | 80,4 |
| 18 | Trapani | 586.040 | 1,6 | 82,0 |
| 19 | Lipari | 548.329 | 1,5 | 83,5 |
| 20 | Milazzo | 531.071 | 1,4 | 84,9 |
| 21 | Livorno | 503.651 | 1,3 | 86,2 |
| 22 | Palermo | 430.735 | 1,1 | 87,4 |
| 23 | Favignana | 425.185 | 1,1 | 88,5 |
| 24 | Golfo Aranci | 416.414 | 1,1 | 89,6 |
| 25 | Carloforte | 341.101 | 0,9 | 90,5 |
| | Italia | 37.514.252 | 100,0 | 100,0 |

Fonte: elaborazione Censis su dati Istat, Statistiche dei trasporti marittimi dei porti italiani, 1999

3.2. La Cantieristica Mercantile

Il 2000 per la cantieristica, è stato un anno record a livello mondiale, segnato da un volume di nuovi ordini di circa 26 milioni di tonnellate di stazza lorda compensata (Tslc), in gran parte concentrate nella categoria del naviglio standard.

In tale contesto la cantieristica europea si segnala per la posizione di *leadership* in nicchie di mercato specializzate e a elevata tecnologia (navi da crociera, traghetti di ultima generazione, costruzioni speciali); mentre nel segmento del naviglio standard (petroliere, bulkcarriers, portacontainer e combinate) e in quello a tecnologia intermedia (general-cargo, product, gasiere, chimichiere e refrigerate) a predominare largamente sono i paesi del *Far East*.

Il contesto internazionale è stato contrassegnato dalle forti polemiche innescatesi con l'ingente politica di *dumping* attuata dalla Corea; polemiche e reazioni che in ambito europeo sono risultate acuite dal venir meno, dal primo gennaio 2001, del sostegno alla produzione per i cantieri navali della Comunità (sostegno che aveva il massimale del 9% del prezzo-nave).

Le prospettive per la domanda mondiale, nonostante l'ineludibile effetto di saturazione conseguente al volume di ordini che si è registrato negli ultimi anni, e in particolare nel 2000, appaiono buone; a fronte di una flotta di età media ancora elevata, le aspettative sono positive soprattutto in ragione delle ricadute che si attendono a seguito dell'introduzione delle norme inerenti, in generale, l'innalzamento degli standard di sicurezza delle navi in esercizio e della conseguente sostituzione dei natanti obsoleti o *sub-standard*.

Per quanto riguarda l'Italia, i tre principali indicatori di attività del settore (nuovi ordini, portafoglio contratti e completamenti di navi) sono, in termini di quote sul totale mondiale, in diminuzione dal 1998. Tuttavia, in termini assoluti, la cantieristica nazionale, raggiunge comunque risultati di tutto rilievo, anche in considerazione dell'elevatissimo valore e livello qualitativo di gran parte delle unità acquisite.

Una lettura della performance italiana può essere condotta solo tenendo in debito conto i cambiamenti che hanno attraversato il contesto competitivo internazionale nello scorso decennio e le ripercussioni con cui questi si sono declinati sulle singole economie nazionali.

L'andamento dell'industria cantieristica nel nostro Paese va dunque valutato avendo come punto di riferimento i fenomeni intervenuti in gran parte dell'occidente industrializzato, tra i quali assume rilievo preminente il venir meno del legame storico tra armamento europeo e cantieristiche nazionali.

L'elevato grado di competizione tipico del settore, accentuato dalle politiche discorsive della concorrenza asiatica, in particolare coreana, sono all'origine dello scollamento verificatosi tra l'area da cui origina la domanda e quella in cui si realizza la produzione.

Questo fenomeno ha finito per coinvolgere molti paesi, determinando strategie di adattamento da parte dell'industria cantieristica che si differenziano da paese a paese.

In Italia tale risposta si è concretizzata in un riposizionamento di gran parte dei cantieri in particolari nicchie di mercato.

Tale risposta, nel quadro delineato e alla luce dei risultati raggiunti da politiche alternative messe in atto da altri Stati, è stata sin qui decisamente positiva.

Per decifrare l'evoluzione del settore costruzioni navali italiano si esamineranno, nel particolare, i seguenti aspetti:

- i tre indicatori caratteristici di settore: Nuovi Ordini, *Order book*, Completamenti (tab.3.67);
- importazioni, esportazioni e saldo commerciale (figg. 3.9-3.10-tab. 68);
- quote di produzione e provenienza della domanda nel mercato mondiale (figg. 3.11-3.12).

Nel precedente Rapporto si era messo in risalto come la cantieristica nazionale si fosse adeguata alle medie europee, quanto a numero di occupati, con un certo ritardo e concentrando la riorganizzazione in un minor intervallo temporale. Leggendo i dati al 1995 si erano dunque potute trarre indicazioni nel senso di una qualche riconduzione a omogeneità delle dinamiche italiane con quelle comunitarie; gli ultimi cinque anni evidenziano invece una divaricazione dei trend.

Tutto ciò non è che la conferma di quanto accennato in precedenza, e cioè il risultato della strategia che si è data la cantieristica mercantile in Italia portandosi al vertice mondiale nella produzione di navi da crociera e di *ferries* di ultima generazione, consolidando un riposizionamento sul mercato, iniziato invero già verso i primi anni 90.

Va sottolineato che l'industria ha scelto di specializzarsi nelle nicchie di mercato ad alta tecnologia, cui nel caso dei traghetti, si associa anche un legame funzionale forte con le caratteristiche morfologiche, sociali ed economiche del Paese.

Due i principali effetti generati dal processo di riposizionamento competitivo della cantieristica italiana: da una parte, l'evidenziata modifica del *mix* produttivo e, dall'altra, la conseguente modifica dei modelli produttivi adottati dall'industria. Il cambiamento nelle tipologie di navi prodotte

nella direzione di unità a maggior contenuto tecnologico e qualitativo, richiede il coinvolgimento di competenze specialistiche pertinenti a imprese e settori tradizionalmente estranei all'universo della cantieristica in senso stretto.

Si è arrivati pertanto a processi produttivi caratterizzati da una marcata esternalizzazione della produzione e dall'allargamento dell'indotto coinvolto dalle attività del comparto.

L'interazione di questa serie di elementi dà ragione delle difformi dinamiche occupazionali che hanno riguardato i paesi UE e l'Italia, ma, al contempo, avverte come i dati sugli occupati diretti non rendano appieno la situazione odierna della cantieristica nazionale.

I Nuovi Ordini in Italia pur non avendo un andamento univocamente crescente in termini percentuali sul totale Mondo, confrontandosi un mercato sostanzialmente di nicchia con uno di massa, fanno registrare valori record in ben tre anni su cinque: 1995, 1998 e 2000, anno in cui i Nuovi Ordini raggiungono il loro massimo storico, superando il milione di Tslc; relativamente all'andamento internazionale le quote più alte l'Italia le tocca nel 1995, con il 5,8% del totale, e nel 1998 con il 5,4%; nel 2000, invece, stanti i volumi record di domanda concentrati nel comparto del naviglio standard, il Paese ha acquisito il 3,8% del totale mondiale.

L'andamento del Portafoglio Ordini ricalca piuttosto fedelmente quello dei Nuovi Ordini; solo nel periodo 1995-1997 le dinamiche dei due indicatori divergono, e mentre anche per il Portafoglio Ordini il record assoluto si registra nel 2000, quello relativo viene raggiunto nel 1998.

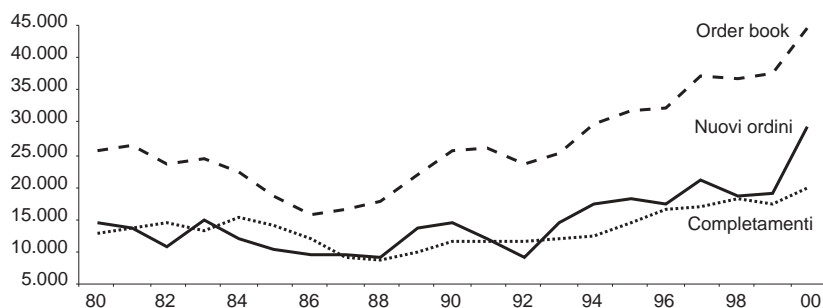
I completamenti di navi, cioè le consegne delle unità espresse in Tslc, non mostrano particolare correlazione con le altre due grandezze prese in esame; il valore assoluto e quello relativo più elevati vengono toccati nel 1999 con 797mila Tslc, pari al 4,5% del totale mondiale.

Le importazioni sono in costante crescita dal 1998; le esportazioni hanno avuto una lievitazione rapida tra il 1997 e il 1998 e dopo la flessione del 1999 hanno ripreso a salire, seppur moderatamente. Il saldo commerciale relativo alle Costruzioni Navali è positivo ormai da otto anni; l'ultimo anno in cui il settore presenta un deficit con l'estero è il 1992 e da allora il saldo in valore della bilancia dei pagamenti ha segnato solo avanzi, avanzi che sono diventati decisamente consistenti dal 1995 e che nel 1998, con 3.430 miliardi di lire, hanno toccato il loro massimo storico.

Nel complesso il saldo attivo cumulato dal settore cantieristico nel periodo 1995-2000 ha superato il ragguardevole valore di 12.500 miliardi di lire (6.456 milioni di euro).

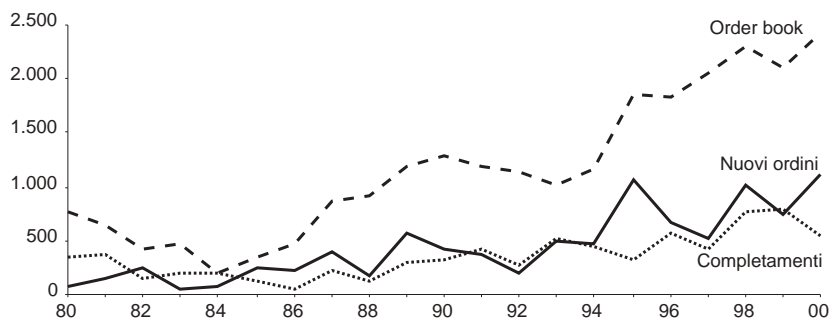
L'insieme UE più Norvegia dal 26% della produzione mondiale coperto nel 1998 è sceso al 18% del 2000. La perdita di quote di mercato è avvenuta in favore di Corea e Cina: la prima nel triennio ha guadagnato dieci punti percentuali, portando la sua quota dal 27% al 37% mentre la Cina dal 6% è arrivata a fornire l'8% della produzione globale. La domanda, quanto ad aree di origine, è rimasta sostanzialmente stabile tra il 1998 e il 2000; essa proviene, in ordine di volume, dalla Ue, dal Resto del Mondo, dal Giappone e dalla Cina. Il parallelismo tra aree di costruzione e di domanda restituisce chiaramente la portata del fenomeno: al 2000 a fronte di una produzione che copre il 18% del totale l'insieme UE più Norvegia genera il 49% della domanda mondiale.

Fig. 3.6 - Indicatori dell'attività cantieristica nel mondo (migliaia di Tslc)



Fonte: elaborazione Censis su dati AWES-Assonave, 2001

Fig. 3.7 - Indicatori dell'attività cantieristica in Italia (migliaia di Tslc)



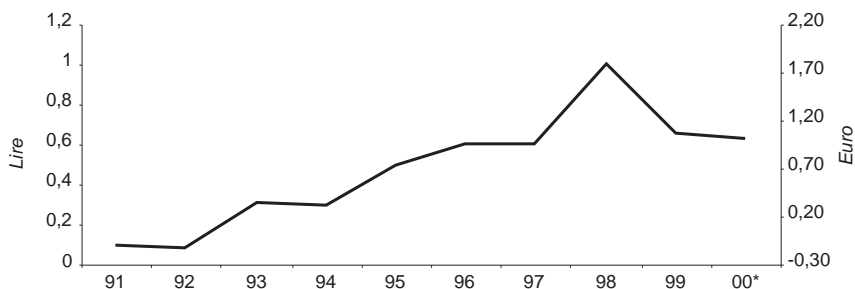
Fonte: elaborazione Censis su dati AWES-Assonave, 2001

Tab. 3.66 - Principali indicatori della cantieristica mondiale (migliaia di Tslc)

| Anni | Nuovi ordini | | | Order book | | | Completamenti | | |
|---------------------|--------------|--------|----------|------------|--------|----------|---------------|--------|----------|
| | Italia | Mondo | % Italia | Italia | Mondo | % Italia | Italia | Mondo | % Italia |
| 1980 | 83 | 14.358 | 0,58 | 772 | 25.592 | 3,02 | 346 | 12.636 | 2,74 |
| 1981 | 145 | 13.504 | 1,07 | 640 | 26.364 | 2,43 | 359 | 13.827 | 2,60 |
| 1982 | 258 | 10.811 | 2,39 | 427 | 23.732 | 1,80 | 156 | 14.340 | 1,09 |
| 1983 | 49 | 14.804 | 0,33 | 480 | 24.308 | 1,97 | 209 | 13.441 | 1,55 |
| 1984 | 70 | 11.985 | 0,58 | 195 | 22.442 | 0,87 | 193 | 15.347 | 1,26 |
| 1985 | 258 | 10.321 | 2,50 | 345 | 18.564 | 1,86 | 124 | 14.169 | 0,88 |
| 1986 | 228 | 9.483 | 2,40 | 466 | 15.646 | 2,98 | 61 | 12.139 | 0,50 |
| 1987 | 403 | 9.740 | 4,14 | 877 | 16.633 | 5,27 | 225 | 9.238 | 2,44 |
| 1988 | 172 | 9.126 | 1,88 | 904 | 17.674 | 5,11 | 120 | 8.586 | 1,40 |
| 1989 | 564 | 13.562 | 4,16 | 1.189 | 21.968 | 5,41 | 285 | 9.881 | 2,88 |
| 1990 | 413 | 14.324 | 2,88 | 1.298 | 25.810 | 5,03 | 328 | 11.546 | 2,84 |
| 1991 | 379 | 11.941 | 3,17 | 1.196 | 26.083 | 4,59 | 422 | 11.423 | 3,69 |
| 1992 | 197 | 9.108 | 2,16 | 1.134 | 23.492 | 4,83 | 274 | 11.771 | 2,33 |
| 1993 | 495 | 14.688 | 3,37 | 1.007 | 25.329 | 3,98 | 513 | 11.858 | 4,33 |
| 1994 | 470 | 17.294 | 2,72 | 1.163 | 29.699 | 3,92 | 440 | 12.488 | 3,52 |
| 1995 | 1.062 | 18.372 | 5,78 | 1.860 | 31.907 | 5,83 | 310 | 14.454 | 2,15 |
| 1996 | 662 | 17.505 | 3,78 | 1.843 | 32.222 | 5,72 | 564 | 16.550 | 3,41 |
| 1997 | 508 | 20.935 | 2,43 | 2.049 | 37.050 | 5,53 | 416 | 16.937 | 2,45 |
| 1998 | 1.003 | 18.491 | 5,42 | 2.290 | 36.809 | 6,22 | 778 | 18.003 | 4,32 |
| 1999 | 731 | 18.986 | 3,85 | 2.106 | 37.512 | 5,61 | 797 | 17.508 | 4,55 |
| 2000 | 1.111 | 26.322 | 4,22 | 2.437 | 44.388 | 5,49 | 544 | 19.902 | 2,73 |
| Var. % 1990-2000 | 169,1 | 83,8 | | 87,8 | 72,0 | | 65,8 | 72,4 | |
| Var. % 1995-2000 | 4,7 | 43,3 | | 31,0 | 39,1 | | 75,2 | 37,7 | |

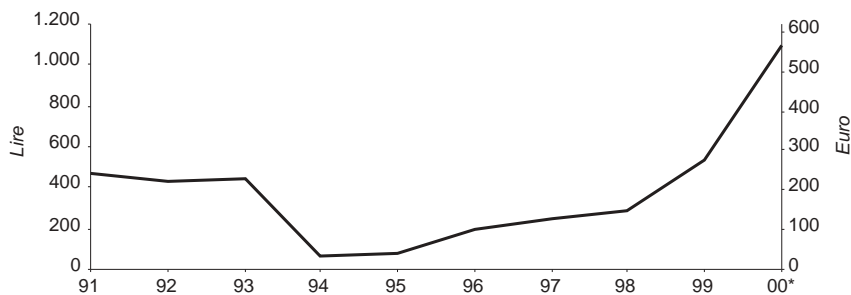
Fonte: elaborazione Censis su dati AWES-Assonave, 2001

Fig. 3.8 - Saldo commerciale delle costruzioni navali (miliardi di lire/milioni di euro correnti)



Fonte: elaborazione Censis su dati AWES-Assonave, 2001

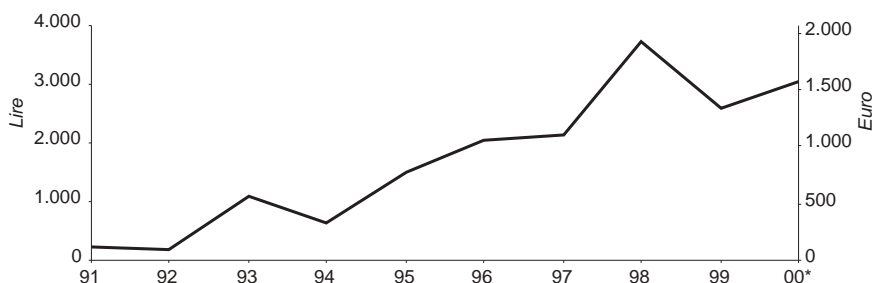
Fig. 3.9 - Importazioni di costruzioni navali (miliardi di lire/milioni di euro correnti)



(*) Dato provvisorio

Fonte: elaborazione Censis su dati Istat-Ice, 2000

Fig. 3.10 - Esportazioni di costruzioni navali (miliardi di lire/milioni di euro correnti)



(*) Dato provvisorio

Fonte: elaborazione Censis su dati Istat-Ice, 2000

Tab. 3.67 - Produzione e domanda per aree geografiche (val. %)

| | Quote di mercato per area di costruzione | | | Aree di provenienza della domanda | | |
|-----------------|---|------|------|--------------------------------------|------|------|
| | 1998 | 1999 | 2000 | 1998 | 1999 | 2000 |
| Resto del Mondo | 11 | 12 | 12 | 35 | 34 | 34 |
| Cina | 6 | 11 | 8 | 4 | 3 | 3 |
| Corea | 27 | 30 | 37 | | | |
| Giappone | 31 | 28 | 25 | 18 | 10 | 14 |
| Ue+Norvegia | 26 | 19 | 18 | 42 | 52 | 49 |

Fonte: Fairplay

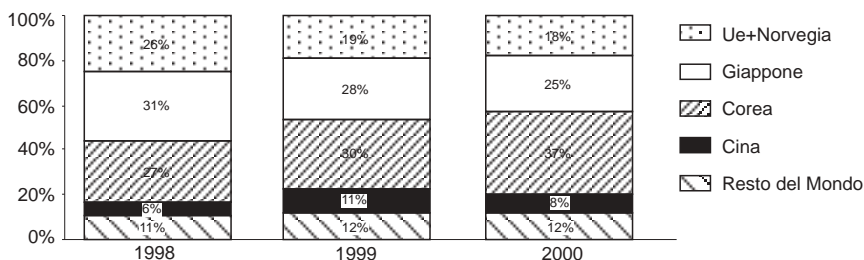
Tab. 3.68- Importazioni, esportazioni e saldo commerciale di navi e imbarcazioni (valori in miliardi di lire/milioni di euro correnti)

| Anni | Costruzioni navali | | | |
|----------|--------------------|--------------|-------------------|-------|
| | Importazioni | Esportazioni | Saldo commerciale | |
| 1991 | 468 | 249 | -219 | |
| 1992 | 430 | 179 | -251 | |
| 1993 | 438 | 1.093 | 655 | |
| 1994 | 63 | 651 | 588 | |
| 1995 | 81 | 1.494 | 1.413 | |
| 1996 | 200 | 2.049 | 1.849 | |
| 1997 | 252 | 2.118 | 1.866 | |
| 1998 | 286 | 3.716 | 3.430 | |
| 1999 | miliardi di lire | 533 | 2.586 | 2.053 |
| | milioni di euro | 275 | 1.336 | 1.060 |
| 2000 (*) | miliardi di lire | 1.098 | 3.046 | 1.948 |
| | milioni di euro | 567 | 1.573 | 1.006 |

(*) Dati provvisori

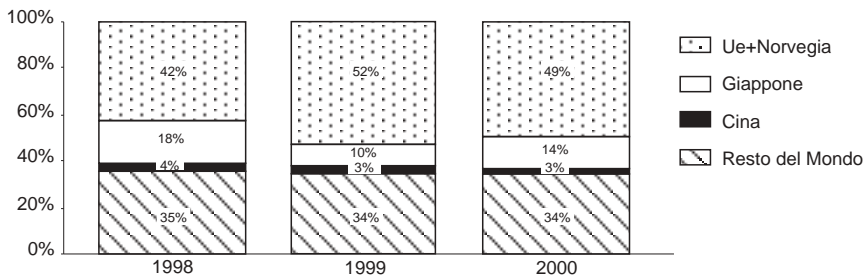
Fonte: elaborazione Censis su dati Istat-ICE, 2000

Fig. 3.11 - Quote di mercato per area di costruzione



Fonte: Fairplay

Fig. 3.12 - Aree di provenienza della domanda



Fonte: Fairplay

3.3. La Nautica da Diporto

La realtà della nautica da diporto in Italia è articolata e passibile di valutazioni discordanti, ancorché, come vedremo, non inconciliabili. L'istantanea del settore ne ritrae le evidenti doti di vitalità e dinamismo, ma al contempo ne mette in chiaro l'ancor ridotto peso, in rapporto alle potenzialità, nell'ambito del sistema economico nazionale.

Che in Italia vi sia appena un natante ogni 67 abitanti non è il sintomo di una innata apatia nei confronti del mare, né può essere letto come il risultato di una progressiva e spontanea disaffezione verso una passione che storicamente è parte integrante della cultura nostrana. Quello per il mare, come tutti gli interessi, va coltivato o per lo meno non avversato; così il concreto manifestarsi della passione per il mare non è misura diretta dell'intensità di quella passione, bensì è il risultato congiunto di una serie di fattori eterogenei. Lo sviluppo del diportismo richiede la presenza di infrastrutture (porti turistici, marine, approdi e posti barca in generale) adeguate per quantità e qualità e non di meno necessita di un attento sostegno politico-istituzionale, in grado di approntare un insieme di leggi e agevolazioni congruenti con la realtà di un settore che non può più essere semplicisticamente considerato esclusivo appannaggio di una ristretta *élite* di privilegiati.

La morfologia del territorio, la posizione geografica, il clima, la bellezza e l'estensione delle coste fanno dell'Italia un paese dalla spiccata connotazione diportistica; queste peculiarità e le già ragguardevoli *performances* dell'industria del diporto, sia in termini di qualità, *design* e "reputazione" del *made in Italy* nautico, che in termini di saldo della bilancia commerciale, indicano inequivocabilmente le potenzialità offerte dallo scenario nazionale.

L'industria della nautica da diporto nella sua interezza consta di tre comparti: unità da diporto, accessori e motori marini, ma un'analisi della nautica condotta sulla somma dei principali indicatori economici delle tre branche che la compongono non porterebbe a una valutazione corretta. I prodotti dei segmenti accessori e motori rientrano, in gran parte, nella produzione del diporto; così come una consistente porzione della componentistica nautica è destinata ad essere assemblata sulle imbarcazioni, anche la produzione di motori marini è in buona misura assorbita dall'industria del diporto.

Per cogliere condizioni, tendenze e prospettive della nautica si focalizzerà l'attenzione sul Diporto, in quanto comparto immune da quegli inconvenienti interpretativi cui si andrebbe incontro generalizzando le risultanze degli altri

Tab. 3.69 - I tre comparti della Nautica da Diporto, anno 2000 (valori in migliaia di euro)

| | Diporto | Accessori | Motori |
|--|---------|-----------|---------|
| Numero addetti | 4.750 | 6.592 | 3.648 |
| Fatturato nautico totale | 957.018 | 559.438 | 155.970 |
| Fatturato nazionale (interno + export) | 811.870 | 456.548 | 47.514 |
| Totale import | 145.148 | 102.890 | 108.456 |
| Totale export | 640.923 | 155.015 | 29.955 |
| Export U.E. | 371.626 | 106.960 | 25.761 |
| Export extra U.E. | 269.297 | 48.054 | 4.194 |

Fonte: elaborazione Censis su dati Ucina, La Nautica in cifre, 2000 e 2001

due comparti o, ancora, basandosi sulla somma dei risultati economici registrate in ognuno dei tre.

Per una lettura ragionata del settore, dopo una panoramica sulla situazione al 2000 relativa al comparto degli accessori e dei motori, si guarderà pertanto in dettaglio al diporto, indagandone i seguenti elementi:

- la produzione per il mercato interno (tabb.3.71-3.72; fig.3.13);
- la produzione nazionale complessiva, mercato interno ed esportazioni (tabb.3.73-3.74; fig.3.14);
- le esportazioni, le importazioni e la bilancia commerciale (tabb.3.75-3.76-3.77);
- la distribuzione regionale delle immatricolazioni di unità da diporto e dei posti barca disponibili (tabb.3.78-3.79-3.80).

Il settore della componentistica muove più di cinquecento milioni di euro, la più parte (81,6%) derivanti dal mercato nazionale registrando quasi 6.600 occupati. Tra i tre considerati è dunque il comparto con il maggior numero di addetti; il dato si spiega con l'elevato valore aggiunto prodotto, superiore anche a quello generato dal comparto delle unità da diporto, dove spesso i componenti che escono dalla branca in esame vengono unicamente assemblati.

La produzione motoristica si caratterizza per il marcato orientamento all'estero (oltre la metà di essa è destinata all'*export*) e, al contempo, per essere l'unico dei comparti nautici a presentare una bilancia commerciale in deficit, quando i restanti due non sono solo in attivo, ma presentano da anni *surplus* molto elevati. Per capire le ragioni di una bilancia commerciale che al 2000 è in rosso per 78.501 milioni di euro si deve considerare che i motori vengono poi, nella gran parte, montati su imbarcazioni vendute oltre confine

e che gli armatori esteri che le acquistano tendono a preferire motori fabbricati in loco.

Nell'arco dell'ultimo quinquennio monitorato il fatturato interno delle unità da diporto è pressoché raddoppiato, le esportazioni sono cresciute a ritmi molto sostenuti, fino a toccare il loro massimo storico, contribuendo a consolidare ancor di più l'ormai tradizionale avanzo di bilancia commerciale con l'estero.

L'acuta fase critica degli anni dal 1990 al 1994, che aveva visto il fatturato del mercato interno delle unità da diporto diminuire per quasi 135 miliardi di lire portandolo ai livelli del 1986, annullando di fatto i risultati della vivace crescita sperimentata durante la seconda metà degli anni 80, appare definitivamente alle spalle.

I primi segnali di risveglio si hanno a partire dal 1995, ma è dal 1997 che la dinamica di crescita del fatturato interno diviene ragguardevole. Il confronto tra i tassi di variazione del fatturato nell'intervallo 1990-2000 (18,7%) e in quello 1995-2000 (85,3%) è indicativo di quanto dissimili siano state le fasi attraversate dal fatturato nella prima e nella seconda metà degli anni 90: dopo quattro anni di recessione prende corpo la ripresa, ripresa che, negli anni 1999 e 2000, assume ritmi esponenziali.

Gli anni dal 1990 al 1995 si caratterizzano per il crollo del numero delle imbarcazioni prodotte; il pesante regresso verificatosi in quegli anni dà conto del valore assunto dal tasso di variazione per il decennio 1990-2000 (-23,7%), quando il medesimo tasso calcolato per l'ultimo quinquennio segna un risultato più che positivo (+68,1%). L'andamento delle unità prodotte e vendute sul mercato interno non segue di pari passo il ciclo del fatturato che esso stesso genera. Il numero delle unità vendute comincia a scendere nel 1992, per invertire la rotta solo nel corso del 1997; come si può notare dall'esame dei dati l'evoluzione del fatturato assume una parabola diversa, cominciando a crescere già dal 1994.

Guardando in parallelo agli andamenti della produzione relativa al mercato interno, in volume e in valore, negli anni 1984 e 2000 appare in tutta chiarezza il fenomeno in essere. Nei due anni indicati il numero di unità prodotte è praticamente lo stesso, 12.361 nel 1984 e 12.300 nel 2000, ma il fatturato che ne è derivato nel 2000 è più del doppio di quello fatto segnare sedici anni prima.

La ripresa che ha interessato la produzione delle unità da diporto per il mercato nazionale è stata intensa, in particolare nell'ultimo biennio considerato, ma il numero di unità prodotte (12.300 nel 2000) è ancora molto lontano dal picco di 16.121 unità registrato nel 1990. Ad essere lievitato in misura

considerevole è il valore medio delle imbarcazioni prodotte e vendute ed è cambiata la distribuzione nelle quattro tipologie in cui vengono divise le imbarcazioni da diporto (unità entro bordo ed entrofuori bordo, unità fuoribordo, unità a vela, battelli pneumatici). In assoluto continuano a predominare le unità entro bordo ed entrofuori bordo, ma sono aumentate le vendite delle unità fuoribordo a scapito di quelle pneumatiche. Questi fattori consentono di spiegare la coesistenza, nel medesimo intervallo temporale, del $-23,7\%$ relativo al tasso di variazione delle unità prodotte con il $+85,3\%$ inerente l' analogo saggio calcolato per il fatturato.

L' analisi del fatturato della nautica da diporto in complesso, comprensiva di mercato interno ed esportazioni, rivela bene quanta parte abbia l' export nell' economia del comparto. Il diporto così inteso segue un sentiero più regolare e mostra segnali di ripresa con un anno di anticipo rispetto a quanto accadeva con riguardo al solo mercato interno. Già nel 1993 avviene l' inversione di tendenza; l' accelerazione della fase di crescita qui arriva con il 1996 (di nuovo dodici mesi prima rispetto al solo fatturato del mercato nazionale) e prosegue a ritmi sostenuti fino al 2000.

L' incremento del valore unitario medio che si è visto interessare le grandezze relative al mercato interno si verifica parimenti nel più ampio contesto del mercato nazionale; così anche lo spostamento di produzione e vendite dai Battelli pneumatici ai Fuoribordo accomuna ambedue gli ambiti d' analisi. I tassi di variazione nel decennio 1990-2000 per fatturato e numero di unità hanno segno opposto ($-22,8\%$ in termini di unità e $+110,4\%$ in fatturato); solo esaminando le dinamiche tenute nella seconda metà degli anni 90 si ritrova una tendenza comune, anche se dalle proporzioni comunque molto distanti ($+41,2\%$ in numero e $+118,8\%$ in valore). Un' evidenza immediata del fenomeno descritto si ricava dal parallelo tra i valori assoluti di unità prodotte e conseguente fatturato nel 1990 e nel 2000; al 2000, a fronte del cospicuo decremento delle unità prodotte, -7.204 dal 1990, il fatturato è più che raddoppiato rispetto a dieci anni prima ($+824.833$ miliardi di lire rispetto al 1990). Nel dettaglio la produzione del comparto è stratificata come nella tabella 3.70.

Come per il mercato interno, anche nei confronti della produzione complessiva la parte del leone la interpretano le unità entro bordo ed entrofuori bordo: la categoria da sola dà origine all' 80% del fatturato totale; seguono, nell' ordine, i fuoribordo, le unità a vela e i battelli pneumatici.

Le importazioni in valore, dopo i livelli minimi toccati negli anni 1993 e 1994, salgono in modo pressoché continuo durante il quadriennio 1996-2000; in termini di unità importate il *trend* è meno univoco, il tasso di variazione per

Tab. 3.70 - Produzione nazionale di unità da diporto nel 2000

| | Quota di produzione (%) | Numero di unità prodotte (v.a.) | Costo medio delle unità (migliaia di euro) |
|----------------------------------|-------------------------|---------------------------------|--|
| Unità entroporto entrofuoriporto | 79,9 | 3.700 | 175,4 |
| Unità fuoriporto | 8,2 | 8.000 | 8,3 |
| Unità a vela | 6,0 | 1.500 | 32,4 |
| Battelli pneumatici | 5,9 | 11.200 | 4,2 |
| Totale | 100,0 | 24.400 | 33,3 |

Fonte: elaborazione Censis su dati Ucina, La Nautica in cifre, 2001

gli anni 1990-2000 è segnatamente discendente (-21,8%) mentre quello calcolato per gli ultimi cinque anni considerati è lievemente positivo (+3,7%). Per le esportazioni, sia in valore che in unità, si registra una fase fortemente crescente nella seconda metà degli anni 90 (+21,4% in numero e +130,0% in fatturato); al 2000 il mercato delle esportazioni rappresenta quasi l'80% del fatturato nazionale del diporto.

Come da lunga tradizione, la bilancia commerciale del comparto del diporto è in attivo, con un avanzo che, in valore assoluto, è cresciuto con regolarità dal 1996 al 2000, anno in cui raggiunge il livello record di 496 milioni di euro. Il tasso di crescita del periodo 1990-2000 fa segnare +249,1% per il saldo in valore, a fronte del -6,0% riguardante il saldo delle unità oggetto di scambi internazionali. Il confronto tra anni meno distanti fornisce dei valori meglio interpretabili; dal 1995 al 2000 per il medesimo dato si registra un +138,7% in valore e un +79,1% in volume: anche le esportazioni sembrano sostanzialmente confermare il segnalato aumento del valore medio dei natanti.

La distribuzione territoriale delle immatricolazioni evidenzia il prevalere di un ristretto numero di regioni. Nella graduatoria le prime cinque regioni coprono oltre i tre quarti del totale; in testa si colloca la Liguria, che da sola copre, al 2000, il 31,2% di tutte le immatricolazioni italiane; seguono l'Emilia Romagna con il 12,1%, la Toscana con l'11,8% e la Campania con il 9,0%; delle altre unicamente il Lazio e il Veneto raggiungono quote del totale superiori al 6%.

Quanto a disponibilità di posti barca, al 1999, la situazione ricalca in buona misura quella relativa alla concentrazione delle immatricolazioni; fanno eccezione la Sardegna, il Friuli Venezia Giulia e la Sicilia che, pur non segnalandosi per numero di immatricolazioni, sono tra le regioni con la

maggior offerta di posti barca. Classificando le regioni italiane per numero di posti barca la Liguria risulta ancora una volta prima, con una disponibilità (22.837 posti) che supera di oltre il 50% quella della Toscana (14.978 posti), regione che la segue più da vicino.

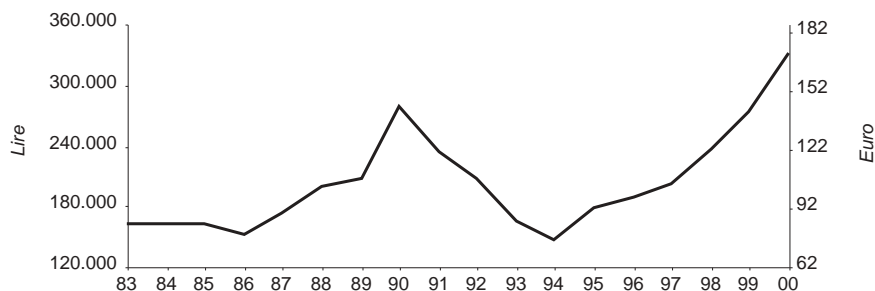
Nel 2000, a livello internazionale, l'Italia per parco nautico si colloca terza alle spalle di Stati Uniti e Svezia, con 847.000 unità, sostanzialmente lo stesso quantitativo della Francia. Il Paese, pur presentando un buon valore assoluto per numero di imbarcazioni complessive, ha un cattivo Indice di diportismo - indice che rapporta la popolazione al parco nautico -; in Norvegia si rileva un natante ogni sei abitanti, in Svezia e Finlandia uno ogni sette, in Danimarca e Stati Uniti uno ogni quattro mentre in Italia l'indice rivela appena una imbarcazione ogni 67 abitanti.

Tab. 3.71 -Produzione nazionale di unità da diporto (fatturato interno in milioni di lire/euro correnti)

| Anno | Unità entrobordo entrofuoribordo | Unità fuoribordo | Unità a vela | Battelli pneumatici | Totale |
|------------------|--|---------------------|--------------|------------------------|---------|
| 1983 | 109.469 | 9.267 | 26.670 | 18.048 | 163.454 |
| 1984 | 111.483 | 10.351 | 24.730 | 14.777 | 161.341 |
| 1985 | 113.097 | 10.564 | 23.741 | 14.964 | 162.366 |
| 1986 | 106.110 | 9.216 | 23.945 | 13.478 | 152.749 |
| 1987 | 122.634 | 15.584 | 20.463 | 13.750 | 172.431 |
| 1988 | 138.775 | 19.379 | 22.610 | 17.139 | 197.903 |
| 1989 | 145.606 | 20.746 | 24.987 | 14.899 | 206.238 |
| 1990 | 209.804 | 26.636 | 26.435 | 15.958 | 278.833 |
| 1991 | 129.744 | 57.208 | 14.558 | 32.478 | 233.988 |
| 1992 | 107.179 | 43.051 | 14.937 | 42.921 | 208.088 |
| 1993 | 90.324 | 20.848 | 18.975 | 33.659 | 163.806 |
| 1994 | 78.321 | 21.227 | 15.134 | 30.540 | 145.222 |
| 1995 | 97.648 | 22.177 | 18.457 | 40.310 | 178.592 |
| 1996 | 108.831 | 22.297 | 15.407 | 42.801 | 189.336 |
| 1997 | 89.500 | 39.200 | 19.605 | 53.340 | 201.645 |
| 1998 | 105.920 | 49.735 | 25.719 | 53.525 | 234.899 |
| 1999 | lire 123.345 | 64.376 | 25.935 | 58.190 | 271.846 |
| | euro 63,7 | 33,2 | 13,4 | 30,1 | 140,4 |
| 2000 | lire 158.000 | 79.140 | 29.365 | 64.495 | 331.000 |
| | euro 81,6 | 40,9 | 15,2 | 33,3 | 170,9 |
| Var. % 1990-2000 | -24,7 | 197,1 | 11,1 | 304,2 | 18,7 |
| Var. % 1995-2000 | 61,8 | 256,9 | 59,1 | 60,0 | 85,3 |

Fonte: elaborazione Censis su dati Ucina, La Nautica in cifre 2001

Fig. 3.13 - Fatturato della nautica da diporto, mercato interno (milioni di lire/euro correnti)



Fonte: elaborazione Censis su dati Ucina, La Nautica in cifre 2001

Tab. 3.72 - Unità prodotte e vendute sul mercato interno

| Anno | Unità entrobordo entrofuoribordo | Unità fuoribordo | Unità a vela | Battelli pneumatici | Totale |
|------------------|--|---------------------|--------------|------------------------|--------|
| 1983 | 2.732 | 1.506 | 826 | 10.664 | 15.728 |
| 1984 | 1.977 | 1.030 | 583 | 8.771 | 12.361 |
| 1985 | 1.993 | 1.118 | 437 | 9.155 | 12.703 |
| 1986 | 2.209 | 1.315 | 459 | 9.038 | 13.021 |
| 1987 | 2.161 | 1.687 | 368 | 12.201 | 16.417 |
| 1988 | 2.307 | 1.979 | 323 | 10.471 | 15.080 |
| 1989 | 2.500 | 1.886 | 321 | 9.885 | 14.592 |
| 1990 | 2.997 | 2.467 | 565 | 10.092 | 16.121 |
| 1991 | 1.990 | 3.153 | 291 | 11.000 | 16.434 |
| 1992 | 1.509 | 2.588 | 320 | 10.100 | 14.517 |
| 1993 | 1.391 | 1.469 | 264 | 5.620 | 8.744 |
| 1994 | 1.280 | 1.552 | 235 | 4.895 | 7.962 |
| 1995 | 1.465 | 1.384 | 218 | 4.252 | 7.319 |
| 1996 | 1.524 | 1.297 | 204 | 4.505 | 7.530 |
| 1997 | 1.397 | 1.720 | 251 | 5.441 | 8.809 |
| 1998 | 1.653 | 2.182 | 329 | 5.461 | 9.625 |
| 1999 | 1.400 | 3.200 | 340 | 5.800 | 10.740 |
| 2000 | 1.300 | 4.100 | 400 | 6.500 | 12.300 |
| Var. % 1990-2000 | -56,6 | 66,2 | -29,2 | -35,6 | -23,7 |
| Var. % 1995-2000 | -11,3 | 196,2 | 83,5 | 52,9 | 68,1 |

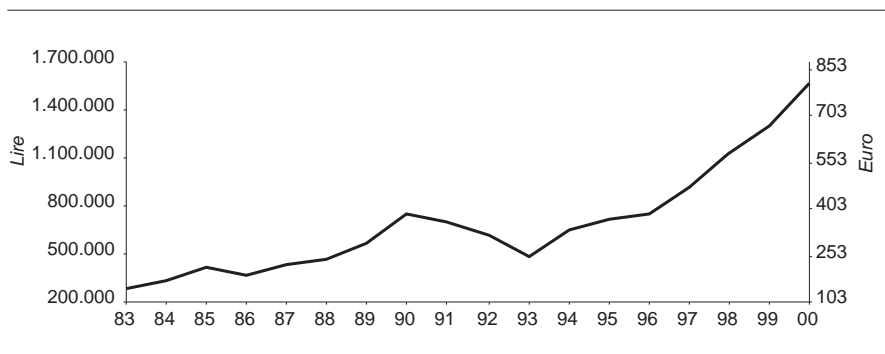
Fonte: elaborazione Censis su dati Ucina, La Nautica in cifre 2001

Tab. 3.73 - Fatturato totale del mercato interno ed esportazioni (milioni di lire/euro correnti)

| Anno | | Unità entrobordo entrofuoribordo | Unità fuoribordo | Unità a vela | Battelli pneumatici | Totale |
|------------------|------|--|---------------------|--------------|------------------------|-----------|
| 1983 | | 206.087 | 16.802 | 39.058 | 23.539 | 285.486 |
| 1984 | | 247.066 | 17.033 | 40.973 | 20.008 | 325.080 |
| 1985 | | 326.873 | 17.778 | 44.541 | 20.176 | 409.368 |
| 1986 | | 267.055 | 23.721 | 51.825 | 18.524 | 361.125 |
| 1987 | | 351.526 | 30.795 | 33.799 | 18.775 | 434.895 |
| 1988 | | 354.812 | 42.884 | 39.817 | 24.663 | 462.176 |
| 1989 | | 451.422 | 45.512 | 42.248 | 30.410 | 569.592 |
| 1990 | | 613.395 | 44.304 | 54.300 | 34.988 | 746.987 |
| 1991 | | 495.927 | 86.170 | 64.422 | 45.159 | 691.678 |
| 1992 | | 446.405 | 65.131 | 51.252 | 56.696 | 619.484 |
| 1993 | | 345.517 | 54.662 | 38.441 | 48.736 | 487.356 |
| 1994 | | 508.781 | 59.697 | 33.744 | 41.920 | 644.142 |
| 1995 | | 542.722 | 67.044 | 52.164 | 56.289 | 718.219 |
| 1996 | | 576.081 | 70.086 | 49.665 | 61.810 | 757.642 |
| 1997 | | 707.400 | 80.000 | 57.950 | 74.310 | 919.660 |
| 1998 | | 894.550 | 88.860 | 55.595 | 77.635 | 1.116.640 |
| 1999 | lire | 1.029.675 | 115.632 | 72.135 | 83.290 | 1.300.732 |
| | euro | 531,8 | 59,7 | 37,3 | 43,0 | 671,8 |
| 2000 | lire | 1.256.574 | 129.140 | 94.000 | 92.106 | 1.571.820 |
| | euro | 649,0 | 66,7 | 48,5 | 47,6 | 811,8 |
| Var. % 1990-2000 | | 104,9 | 191,5 | 73,1 | 163,3 | 110,4 |
| Var. % 1995-2000 | | 131,5 | 92,6 | 80,2 | 63,6 | 118,8 |

Fonte: elaborazione Censis su dati Ucina, La Nautica in cifre 2001

Fig. 3.14 - Fatturato della Nautica da Diporto, mercato interno ed esportazioni (milioni di lire/euro correnti)



Fonte: elaborazione Censis su dati Ucina, La Nautica in cifre, 2001

Tab. 3.74 - Totale unità - Mercato interno ed esportazioni

| Anno | Unità entroporto ed entrofuoribordo | | Unità a vela | | Battelli pneumatici | | Totale | | |
|------------------|-------------------------------------|-----------------|--------------|-----------------|---------------------|-----------------|------------|-----------------|--------|
| | entroporto | entrofuoribordo | entroporto | entrofuoribordo | entroporto | entrofuoribordo | entroporto | entrofuoribordo | |
| 1983 | | 3.322 | | 3.039 | | 1.272 | | 14.460 | 22.093 |
| 1984 | | 2.680 | | 2.179 | | 966 | | 12.273 | 18.098 |
| 1985 | | 2.743 | | 1.997 | | 785 | | 12.537 | 18.062 |
| 1986 | | 3.522 | | 2.402 | | 1.109 | | 12.312 | 19.345 |
| 1987 | | 3.648 | | 3.130 | | 1.733 | | 16.620 | 25.131 |
| 1988 | | 3.691 | | 4.209 | | 2.147 | | 17.036 | 27.083 |
| 1989 | | 6.306 | | 4.505 | | 885 | | 18.868 | 30.564 |
| 1990 | | 5.695 | | 4.366 | | 1.689 | | 19.854 | 31.604 |
| 1991 | | 3.870 | | 4.771 | | 1.097 | | 16.539 | 26.277 |
| 1992 | | 3.103 | | 3.956 | | 817 | | 14.516 | 22.392 |
| 1993 | | 2.723 | | 4.140 | | 706 | | 12.606 | 20.175 |
| 1994 | | 3.355 | | 5.037 | | 1.087 | | 7.735 | 17.214 |
| 1995 | | 3.375 | | 5.217 | | 891 | | 7.800 | 17.283 |
| 1996 | | 3.678 | | 5.603 | | 1.181 | | 9.212 | 19.674 |
| 1997 | | 3.095 | | 5.890 | | 1.108 | | 9.611 | 19.704 |
| 1998 | | 3.825 | | 6.171 | | 996 | | 9.761 | 20.753 |
| 1999 | | 3.700 | | 7.200 | | 1.340 | | 10.150 | 22.390 |
| 2000 | | 3.700 | | 8.000 | | 1.500 | | 11.200 | 24.400 |
| Var. % 1990-2000 | | -35,0 | | 83,2 | | -11,2 | | -43,6 | -22,8 |
| Var. % 1995-2000 | | 9,6 | | 53,3 | | 68,4 | | 43,6 | 41,2 |

Fonte: elaborazione Censis su dati Ucina, La Nautica in cifre 2001

Tab. 3.75 - Importazioni ed esportazioni di unità da diporto (milioni di lire/euro correnti)

| Anni | Unità entroporto ed entrofuoribordo | | Unità fuoribordo | | Unità a vela | | Battelli pneumatici | | Totale | |
|------|-------------------------------------|---------|------------------|--------|--------------|--------|---------------------|--------|---------|---------|
| | Imp. | Esp. | Imp. | Esp. | Imp. | Esp. | Imp. | Esp. | Imp. | Esp. |
| | | | | | | | | | | |
| 1983 | 14.219 | 96.618 | 4.773 | 7.535 | 10.396 | 12.388 | 1.814 | 5.491 | 31.202 | 122.032 |
| 1984 | 10.782 | 135.583 | 4.862 | 6.682 | 9.226 | 16.243 | 753 | 5.231 | 25.623 | 163.739 |
| 1985 | 11.726 | 213.776 | 3.945 | 7.214 | 7.154 | 20.800 | 1.696 | 5.212 | 24.521 | 247.002 |
| 1986 | 21.829 | 160.945 | 5.399 | 14.505 | 8.155 | 27.880 | 2.411 | 5.046 | 37.794 | 208.376 |
| 1987 | 32.325 | 228.892 | 7.595 | 15.211 | 16.952 | 13.336 | 2.612 | 5.025 | 59.484 | 262.464 |
| 1988 | 54.444 | 216.037 | 14.640 | 23.505 | 19.152 | 17.207 | 1.744 | 7.524 | 89.980 | 264.273 |
| 1989 | 64.030 | 305.816 | 19.238 | 24.766 | 34.681 | 17.261 | 5.413 | 15.511 | 123.362 | 363.354 |
| 1990 | 108.432 | 403.591 | 25.252 | 17.668 | 53.170 | 27.865 | 6.335 | 19.030 | 193.189 | 468.154 |
| 1991 | 162.196 | 366.183 | 22.060 | 28.962 | 53.003 | 49.864 | 4.799 | 12.681 | 242.058 | 457.690 |
| 1992 | 102.706 | 339.226 | 20.732 | 22.080 | 37.928 | 36.315 | 3.483 | 13.775 | 164.849 | 411.396 |
| 1993 | 47.082 | 255.193 | 10.927 | 33.814 | 19.832 | 19.466 | 4.045 | 15.077 | 81.886 | 323.550 |
| 1994 | 31.984 | 430.460 | 15.794 | 38.470 | 29.376 | 18.610 | 4.030 | 11.380 | 81.184 | 498.920 |
| 1995 | 99.564 | 445.074 | 15.291 | 44.867 | 18.112 | 33.707 | 4.496 | 15.979 | 137.463 | 539.627 |
| 1996 | 98.369 | 467.250 | 13.914 | 47.789 | 15.765 | 34.258 | 3.975 | 19.009 | 132.023 | 568.306 |

segue

segue **Tab. 3.75 - Importazioni ed esportazioni di unità da diporto (milioni di lire/euro correnti)**

| Anni | Unità entroporto ed entrofuoribordo | | Unità fuoribordo | | Unità a vela | | Battelli pneumatici | | Totale | |
|-----------------|-------------------------------------|-----------|------------------|--------|--------------|--------|---------------------|--------|---------|-----------|
| | Imp. | Esp. | Imp. | Esp. | Imp. | Esp. | Imp. | Esp. | Imp. | Esp. |
| 1997 | 143.500 | 617.900 | 12.700 | 40.800 | 15.450 | 38.345 | 5.490 | 20.970 | 177.140 | 718.015 |
| 1998 | 128.900 | 788.630 | 15.670 | 39.125 | 16.750 | 29.876 | 8.150 | 24.110 | 169.470 | 881.741 |
| 1999 | | | | | | | | | | |
| lire | 183.320 | 906.330 | 20.550 | 51.256 | 24.990 | 46.200 | 7.434 | 25.100 | 236.294 | 1.028.886 |
| euro | 94,7 | 468,1 | 10,6 | 26,5 | 12,9 | 23,9 | 3,8 | 13,0 | 122,0 | 531,4 |
| 2000 | | | | | | | | | | |
| lire | 219.984 | 1.098.754 | 24.561 | 50.000 | 30.000 | 64.635 | 6.500 | 27.611 | 281.045 | 1.241.000 |
| euro | 113,6 | 567,5 | 12,7 | 25,8 | 15,5 | 33,4 | 3,4 | 14,3 | 145,1 | 640,9 |
| Var. % 90-00 | 102,9 | 172,2 | -2,7 | 183,0 | -43,6 | 132,0 | 2,6 | 45,1 | 45,5 | 165,1 |
| Var. % 95-00 | 120,9 | 146,9 | 60,6 | 11,4 | 65,6 | 91,8 | 44,6 | 72,8 | 104,5 | 130,0 |

Fonte: elaborazione Censis su dati Ucina, La Nautica in cifre 2001

Tab. 3.76 - Unità importate ed esportate

| Anni | Unità entroporto ed entrofuoribordo | | Unità fuoribordo | | Unità a vela | | Battelli pneumatici | | Totale | |
|-------------------|-------------------------------------|-------|------------------|-------|--------------|-------|---------------------|-------|--------|--------|
| | Imp. | Esp. | Imp. | Esp. | Imp. | Esp. | Imp. | Esp. | Imp. | Esp. |
| 1983 | 305 | 590 | 962 | 1.533 | 271 | 446 | 1.206 | 3.796 | 2.744 | 6.365 |
| 1984 | 295 | 703 | 1.045 | 1.149 | 296 | 383 | 508 | 3.502 | 2.144 | 5.737 |
| 1985 | 359 | 750 | 1.289 | 879 | 407 | 348 | 1.076 | 3.382 | 3.131 | 5.359 |
| 1986 | 539 | 1.313 | 1.414 | 1.087 | 524 | 650 | 1.297 | 3.274 | 3.774 | 6.324 |
| 1987 | 685 | 1.487 | 1.387 | 1.443 | 1.223 | 1.365 | 1.405 | 4.419 | 4.700 | 8.714 |
| 1988 | 851 | 1.384 | 2.673 | 2.230 | 1.289 | 1.824 | 1.020 | 6.565 | 5.833 | 12.003 |
| 1989 | 950 | 3.806 | 3.404 | 2.619 | 496 | 564 | 3.284 | 8.983 | 8.134 | 15.972 |
| 1990 | 1.918 | 2.698 | 4.992 | 1.899 | 931 | 1.124 | 3.175 | 9.762 | 11.016 | 15.483 |
| 1991 | 2.492 | 1.880 | 2.185 | 1.618 | 970 | 806 | 3.982 | 5.539 | 9.629 | 9.843 |
| 1992 | 2.406 | 1.594 | 1.818 | 1.368 | 756 | 497 | 2.803 | 4.416 | 7.783 | 7.875 |
| 1993 | 1.386 | 1.332 | 796 | 2.671 | 426 | 442 | 3.045 | 6.986 | 5.653 | 11.431 |
| 1994 | 659 | 2.075 | 2.928 | 3.485 | 573 | 852 | 2.498 | 2.840 | 6.658 | 9.252 |
| 1995 | 736 | 1.910 | 2.789 | 3.833 | 607 | 673 | 3.487 | 3.548 | 7.619 | 9.964 |
| 1996 | 584 | 2.154 | 2.575 | 4.306 | 410 | 977 | 3.057 | 4.707 | 6.626 | 12.144 |
| 1997 | 680 | 1.698 | 1.983 | 4.170 | 405 | 857 | 3.232 | 4.170 | 6.300 | 10.895 |
| 1998 | 610 | 2.172 | 2.448 | 3.989 | 439 | 667 | 5.093 | 4.300 | 8.590 | 11.128 |
| 1999 | 1.000 | 2.300 | 2.100 | 4.000 | 450 | 1.000 | 4.000 | 4.350 | 7.550 | 11.650 |
| 2000 | 1.100 | 2.400 | 2.500 | 3.900 | 500 | 1.100 | 3.800 | 4.700 | 7.900 | 12.100 |
| Var. % 1990-00 | -42,6 | -11,0 | -49,9 | 105,4 | -46,3 | -2,1 | 19,7 | -51,9 | -28,3 | -21,8 |
| Var. % 1995-00 | 49,5 | 25,7 | -10,4 | 1,7 | -17,6 | 63,4 | 9,0 | 32,5 | 3,7 | 21,4 |

Fonte: elaborazione Censis su dati Ucina, La Nautica in cifre 2001

Tab. 3.77 - Saldo commerciale (valori in milioni di lire/euro correnti)

| Anni | Unità entroborordo ed entrofuoribordo | | Unità fuoribordo | | Unità a vela | | Battelli pneumatici | | Totale | |
|-----------|---------------------------------------|-------|------------------|--------|--------------|-------|---------------------|--------|---------|-------|
| | Valori | Unità | Valori | Unità | Valori | Unità | Valori | Unità | Valori | Unità |
| 1983 | 82.399 | 285 | 2.762 | 571 | 1.992 | 175 | 3.677 | 2.590 | 90.830 | 3.621 |
| 1984 | 124.801 | 408 | 1.820 | 104 | 7.017 | 87 | 4.478 | 2.994 | 138.116 | 3.593 |
| 1985 | 202.050 | 391 | 3.269 | -410 | 13.646 | -59 | 3.516 | 2.306 | 222.481 | 2.228 |
| 1986 | 139.116 | 774 | 9.106 | -327 | 19.725 | 126 | 2.635 | 1.977 | 170.582 | 2.550 |
| 1987 | 196.567 | 802 | 7.616 | 56 | -3.616 | 142 | 2.413 | 3.014 | 202.980 | 4.014 |
| 1988 | 161.593 | 533 | 8.865 | -443 | -1.945 | 535 | 5.780 | 5.545 | 174.293 | 6.170 |
| 1989 | 241.786 | 2.856 | 5.528 | -785 | -17.420 | 68 | 10.098 | 5.699 | 239.992 | 7.838 |
| 1990 | 295.159 | 780 | -7.584 | -3.093 | -25.305 | 193 | 12.695 | 6.587 | 274.965 | 4.467 |
| 1991 | 203.987 | -612 | 6.902 | -567 | -3.139 | -164 | 7.882 | 1.557 | 215.632 | 214 |
| 1992 | 236.520 | -812 | 1.348 | -450 | -1.613 | -259 | 10.292 | 1.613 | 246.547 | 92 |
| 1993 | 208.111 | -54 | 22.887 | 1.875 | -366 | 16 | 11.032 | 3.941 | 241.664 | 5.778 |
| 1994 | 398.476 | 1.416 | 22.676 | 557 | -10.766 | 279 | 7.350 | 342 | 417.736 | 2.594 |
| 1995 | 345.510 | 1.174 | 29.576 | 1.044 | 15.595 | 66 | 11.483 | 61 | 402.164 | 2.345 |
| 1996 | 368.881 | 1.570 | 33.875 | 1.731 | 18.493 | 567 | 15.034 | 1.650 | 436.283 | 5.518 |
| 1997 | 474.400 | 1.018 | 28.100 | 2.187 | 22.895 | 452 | 15.480 | 938 | 540.875 | 4.595 |
| 1998 | 659.730 | 1.562 | 23.455 | 1.541 | 13.126 | 228 | 15.960 | -793 | 712.271 | 2.538 |
| 1999 | | | | | | | | | | |
| lire | 723.010 | 1.300 | 30.706 | 1.900 | 21.210 | 550 | 17.666 | 350 | 792.592 | 4.100 |
| euro | 373 | | 16 | | 11 | | 9 | | 409 | |
| 2000 | | | | | | | | | | |
| lire | 878.770 | 1.300 | 25.439 | 1.400 | 34.635 | 600 | 21.111 | 900 | 959.955 | 4.200 |
| euro | 454 | | 13 | | 18 | | 11 | | 496 | |
| Var. % | | | | | | | | | | |
| 1990-2000 | 197,7 | 66,7 | -435,4 | -145,3 | -236,9 | 210,9 | 66,3 | -86,3 | 249,1 | -6,0 |
| Var. % | | | | | | | | | | |
| 1995-2000 | 154,3 | 10,7 | -14,0 | 34,1 | 122,1 | 809,1 | 83,8 | 1375,4 | 138,7 | 79,1 |

Fonte: elaborazione Censis su dati Ucina, La Nautica in cifre 2001

Tab. 3.78 - Distribuzione regionale delle unità da diporto immatricolate per tipologia di propulsione (solo acque marittime), 2000

| Regioni | Unità a vela | | Unità a vela e a motore | | Motor sailer | | Unità entroborzo | | Unità entrofuoribordo | | Unità fuoribordo | | Unità idro | | Totale | |
|---------------|--------------|--------------|-------------------------|--------------|--------------|--------------|------------------|--------------|-----------------------|--------------|------------------|--------------|------------|----------|--------------|--------------|
| | N. | % | N. | % | N. | % | N. | % | N. | % | N. | % | N. | % | N. | % |
| Abruzzo | 0 | 0,0 | 1 | 0,4 | 0 | 0,0 | 1 | 0,2 | 1 | 0,3 | 4 | 7,0 | 0 | - | 7 | 0,5 |
| Calabria | 0 | 0,0 | 2 | 0,7 | 2 | 4,1 | 10 | 1,6 | 12 | 3,1 | 1 | 1,8 | 0 | - | 27 | 1,9 |
| Campania | 0 | 0,0 | 6 | 2,2 | 1 | 2,0 | 52 | 8,1 | 63 | 16,3 | 5 | 8,8 | 0 | - | 127 | 9,0 |
| Emilia R. | 0 | 0,0 | 48 | 18,0 | 2 | 4,1 | 61 | 9,5 | 53 | 13,7 | 7 | 12,3 | 0 | - | 171 | 12,1 |
| Friuli V.G. | 0 | 0,0 | 11 | 4,1 | 0 | 0,0 | 19 | 3,0 | 16 | 4,1 | 0 | 0,0 | 0 | - | 46 | 3,3 |
| Lazio | 0 | 0,0 | 32 | 12,0 | 2 | 4,1 | 50 | 7,8 | 17 | 4,4 | 5 | 8,8 | 0 | - | 106 | 7,5 |
| Liguria | 1 | 20,0 | 96 | 36,0 | 29 | 59,2 | 188 | 29,2 | 119 | 30,7 | 7 | 12,3 | 0 | - | 440 | 31,2 |
| Marche | 1 | 20,0 | 4 | 1,5 | 0 | 0,0 | 43 | 6,7 | 11 | 2,8 | 15 | 26,3 | 0 | - | 74 | 5,3 |
| Puglia | 0 | 0,0 | 8 | 3,0 | 0 | 0,0 | 14 | 2,2 | 10 | 2,6 | 1 | 1,8 | 0 | - | 33 | 2,3 |
| Sardegna | 0 | 0,0 | 4 | 1,5 | 1 | 2,0 | 40 | 6,2 | 14 | 3,6 | 4 | 7,0 | 0 | - | 63 | 4,5 |
| Sicilia | 0 | 0,0 | 7 | 2,6 | 3 | 6,1 | 28 | 4,3 | 11 | 2,8 | 3 | 5,3 | 0 | - | 52 | 3,7 |
| Toscana | 0 | 0,0 | 33 | 12,4 | 8 | 16,3 | 101 | 15,7 | 22 | 5,7 | 2 | 3,5 | 0 | - | 166 | 11,8 |
| Veneto | 3 | 60,0 | 15 | 5,6 | 1 | 2,0 | 37 | 5,7 | 38 | 9,8 | 3 | 5,3 | 0 | - | 97 | 6,9 |
| Totale | 5 | 100,0 | 267 | 100,0 | 49 | 100,0 | 644 | 100,0 | 387 | 100,0 | 57 | 100,0 | 0 | - | 1.409 | 100,0 |

Fonte: elaborazione Censis su dati Ucina, La Nautica in cifre 2001

Tab. 3.79 - Distribuzione regionale delle unità da diporto immatricolate per classe di potenza (in Kw, solo acque marittime), 2000

| Regioni | Fino a 55,1 | | Da 55,2 a 220,6 | | Da 220,7 a 514,8 | | Oltre 514,8 | | Totale | |
|---------------|-------------|-------|-----------------|-------|------------------|-------|-------------|-------|--------|-------|
| | N. | % | N. | % | N. | % | N. | % | N. | % |
| Abruzzo | 0 | 0,0 | 5 | 1,6 | 2 | 0,4 | 0 | 0,0 | 7 | 0,5 |
| Calabria | 2 | 0,6 | 9 | 3,0 | 15 | 2,9 | 2 | 0,7 | 28 | 2,0 |
| Campania | 18 | 5,8 | 20 | 6,6 | 63 | 12,4 | 16 | 5,8 | 117 | 8,4 |
| Emilia R. | 47 | 15,2 | 25 | 8,2 | 71 | 13,9 | 26 | 9,5 | 169 | 12,1 |
| Friuli V.G. | 10 | 3,2 | 12 | 3,9 | 14 | 2,8 | 10 | 3,6 | 46 | 3,3 |
| Lazio | 32 | 10,4 | 8 | 2,6 | 22 | 4,3 | 43 | 15,6 | 105 | 7,5 |
| Liguria | 109 | 35,3 | 71 | 23,4 | 156 | 30,6 | 104 | 37,8 | 440 | 31,5 |
| Marche | 3 | 1,0 | 15 | 4,9 | 31 | 6,1 | 25 | 9,1 | 74 | 5,3 |
| Puglia | 9 | 2,9 | 19 | 6,3 | 5 | 1,0 | 0 | 0,0 | 33 | 2,4 |
| Sardegna | 5 | 1,6 | 22 | 7,2 | 33 | 6,5 | 3 | 1,1 | 63 | 4,5 |
| Sicilia | 14 | 4,5 | 21 | 6,9 | 13 | 2,6 | 4 | 1,5 | 52 | 3,7 |
| Toscana | 43 | 13,9 | 37 | 12,2 | 51 | 10,0 | 35 | 12,7 | 166 | 11,9 |
| Veneto | 17 | 5,5 | 40 | 13,2 | 33 | 6,5 | 7 | 2,5 | 97 | 6,9 |
| <i>Totale</i> | 309 | 100,0 | 304 | 100,0 | 509 | 100,0 | 275 | 100,0 | 1.397 | 100,0 |

Fonte: elaborazione Censis su dati Ucina, La Nautica in cifre 2001

Tab. 3.80 - Il diportismo a livello internazionale, 2000

| Parco nautico | | Indice di diportismo (popolazione/parco nautico) | |
|----------------|------------|--|-----|
| 1 Stati Uniti | 16.965.200 | 1 Giappone | 370 |
| 2 Svezia | 1.335.000 | 2 Germania | 190 |
| 3 Italia | 847.000 | 3 Regno Unito | 74 |
| 4 Francia | 845.250 | 4 Svizzera | 69 |
| 5 Regno Unito | 800.000 | 5 Francia | 69 |
| 6 Finlandia | 750.000 | 6 Italia | 67 |
| 7 Norvegia | 633.750 | 7 Paesi bassi | 54 |
| 8 Australia | 587.722 | 8 Australia | 32 |
| 9 Germania | 431.756 | 9 Stati Uniti | 16 |
| 10 Giappone | 341.000 | 10 Danimarca | 15 |
| 11 Danimarca | 331.000 | 11 Svezia | 7 |
| 12 Paesi bassi | 296.350 | 12 Finlandia | 7 |
| 13 Svizzera | 101.038 | 13 Norvegia | 6 |

Fonte: elaborazione Censis su dati Ucina, La Nautica in cifre, 2001

Tab. 3.81 - Posti barca disponibili in Italia al 31/12/1999

| | Fino a 7,50 m o non specificati | Da 7,51 m a 12 m | Oltre 12 m | Totale |
|-----------------------|------------------------------------|---------------------|------------|---------|
| Liguria | 14.326 | 5.776 | 2.735 | 22.837 |
| Toscana | 13.481 | 1.070 | 427 | 14.978 |
| Lazio | 4.104 | 2.293 | 650 | 7.047 |
| Campania | 7.070 | 3.069 | 1.120 | 11.259 |
| Calabria | 623 | 468 | 782 | 1.873 |
| Puglia | 4.841 | 2.221 | 830 | 7.892 |
| Molise | 70 | 47 | 3 | 120 |
| Abruzzo | 700 | 637 | 154 | 1.491 |
| Marche | 3.036 | 956 | 335 | 4.327 |
| Emilia Romagna | 1.865 | 2.387 | 1.209 | 5.461 |
| Veneto | 1.874 | 1.219 | 469 | 3.562 |
| Friuli Venezia Giulia | 5.843 | 3.652 | 901 | 10.396 |
| Sardegna | 3.933 | 4.108 | 3.279 | 11.320 |
| Sicilia | 5.229 | 1.381 | 1.712 | 8.322 |
| Totale | 66.995 | 29.284 | 14.606 | 110.885 |

Fonte: elaborazione Censis su dati Ucina, La Nautica in cifre, 2001

3.4. La Pesca

L'evoluzione subita dalle variabili inerenti le attività della pesca riflette l'immagine di un comparto che appare ancora in una perdurante crisi strutturale, peraltro privo di una strategia di fondo in grado di consentirgli una adeguata e pronta ripresa.

Gli effetti congiunti di condizioni quali l'operare su di un mercato sostanzialmente aperto, l'essere soggetto a politiche di indirizzo comunitarie principalmente attente ai paesi con spiccate attitudini alle produzioni primarie, un *Mare Nostrum* dagli *stocks* ittici in pesante sofferenza (sofferenza di cui risentono soprattutto le specie costiere, sui quali maggiormente si concentra la pesca in Italia), il peso crescente della Grande Distribuzione, la peculiarità del "prodotto ittico" (risorsa rinnovabile ma esauribile) dipingono un insieme di riferimenti nel quale difficilmente la pesca italiana, nella sua odierna articolazione, potrà trovare debito spazio.

È l'architettura stessa del comparto a minarne dall'interno la possibilità di proporsi in modo competitivo su mercati moderni; la pesca italiana si caratterizza infatti per la polverizzazione del tessuto produttivo, composto da un numero elevato di unità distinte, il più delle volte totalmente indipendenti, operanti su circa 800 punti di sbarco, ben uno ogni dieci chilometri di coste.

Una realtà siffatta mal si presta a una gestione efficace ed efficiente e appare inconciliabile con la necessità di competere su mercati globalizzati; non è un caso che la Grande Distribuzione non attinga che in minima parte all'interno del Paese, rivolgendosi invece a produttori esteri in grado di offrire le necessarie garanzie relativamente alla stabilità di quantità e prezzi.

Quello che sembra emergere è che in Italia la Pesca soffra di una serie di limitazioni che per essere vinte richiedono la propedeutica definizione, a livello nazionale, di una politica economica mirata.

Emerge l'urgenza di un riassetto complessivo del settore che, improntato a una logica di filiera e di polarizzazione dei processi produttivi, ponga le condizioni per il raggiungimento di significative masse critiche. Le capacità di fare sistema e, in seconda battuta, di governare tale sistema non possono nascere endogenamente, bensì necessitano di una politica di indirizzo e orientamento, tesa a una razionalizzazione del rapporto tra apparato produttivo e risorse ittiche su cui esso si indirizza che consenta alla pesca di potersi ridisegnare in linea con le logiche produttive, distributive e commerciali che contraddistinguono il contesto competitivo globale.

Nel primo Rapporto sull'economia del mare era stato messo in luce lo scarso dinamismo caratteristico del settore: al marcato aumento nella domanda di pesce da parte delle famiglie faceva riscontro una sostanziale stazionarietà tanto nei livelli produttivi, quanto nel processo di ammodernamento della flotta. Da allora la forbice tra l'andamento della domanda e quello della produzione nazionale si è andata allargando e anche guardando al ritmo di rinnovo del parco natanti i segnali non depongono a favore di un'inversione di tendenza: non si sta procedendo nella direzione di colmare il *gap* esistente tra domanda e offerta.

I principali indicatori economici danno chiaramente la misura della situazione in cui versa il comparto della pesca: produttività, valore aggiunto e moltiplicatore complessivo rimangono a livelli molto bassi. Il valore aggiunto per addetto della branca delle costruzioni navali è più del doppio di quello della pesca e nei trasporti marittimi arriva a ben undici volte la grandezza ottenuta da ogni occupato nel settore pesca. La produzione per addetto della pesca va da un 1/5 di quella delle attività ausiliarie a 1/24 del valore che si registra nei trasporti marittimi. Il raffronto dei valori assunti dal moltiplicatore complessivo (indicativo sia dell'impatto a monte che a valle) nei differenti comparti colloca la pesca, ancora una volta, all'ultimo posto del *ranking*.

Per leggere adeguatamente il settore pesca sarà utile collocare brevemente la situazione italiana nel più ampio contesto internazionale; il periodo

analizzato, la seconda metà degli anni 80 in particolare, è stato caratterizzato da eventi che hanno toccato molto da vicino, se non quando in modo diretto ed esclusivo, il mercato della pesca. Tenerne conto consentirà di meglio inquadrare gli specifici risultati raggiunti dal settore ittico nazionale.

La produzione ittica mondiale è diminuita in totale, segnando praticamente ovunque una contrazione; il corposo incremento della produzione da acquacoltura non è riuscito a controbilanciare l'effetto dei drastici impoverimenti degli stock di pescato che troppi anni di sfruttamento poco controllato dei fondali hanno prodotto. A livello comunitario va richiamato il provvedimento, intervenuto nel corso del 1994, che di fatto ha azzerato i dazi su tutti i prodotti di pesce provenienti dai paesi del Patto Andino, patto che annovera tra i suoi firmatari nazioni che sono grandi produttrici di pesce a livello mondiale (del Patto fanno parte Perù, Colombia, Venezuela, Ecuador e Bolivia); va poi ricordato che i consumi medi di pesce sono in crescita in tutta la UE (una ricerca della Fao rivela che al 2001 sono attestati sui 28kg pro capite nell'area della UE e sui 23kg in Italia) e che nel complesso l'Unione ha una bilancia commerciale ittica in perdita. Infine, riguardo la situazione prettamente italiana, va considerata l'interruzione straordinaria dell'attività in Adriatico in forza del "fermo bellico" conseguente al conflitto dei Balcani.

Al fine di indagare lo stato di salute del comparto pesca in Italia sono stati presi in esame, tanto a livello di *stock* che di flusso, i seguenti elementi:

- consumi di prodotti di pesce e produzione complessiva (tab.3.82);
- localizzazione regionale della produzione (tab.3.84);
- flotta peschereccia (unità-tonnellaggio-anzianità di servizio) (tab.3.85-3.86-3.87; figg.3.23-3.24-3.25-3.26);
- importazioni, esportazioni e bilancia commerciale della pesca nel complesso (tabb. 3.88-3.89);
- produzione relativa al solo pesce fresco (produzione-valore aggiunto-costi intermedi) (tab.3.83; figg. 3.19-3.20-3.21-3.22);
- importazioni, esportazioni e bilancia commerciale relative al solo pesce fresco;
- unità di lavoro dirette relative alla produzione di pesce fresco.

La domanda di prodotti ittici è in continua crescita dagli anni 80; tra i consumi alimentari quelli di pesce hanno fatto segnare i più cospicui incrementi relativi, sostituendosi in parte ai consumi del loro succedaneo più prossimo, la carne. La crescente preferenza accordata dai consumatori, italiani come europei, ai prodotti del pesce apre certamente importanti opportunità; opportunità che non sembra siano sfruttate dal comparto nazionale di settore: la produzione di pesce è in calo ormai da anni. La tendenza è

sì in linea con l'evoluzione del pescato mondiale, ma l'andamento dei volumi prodotti in Italia dal 1995 più che in calo si potrebbe meglio descrivere come in "discesa libera".

Scorrendo i dati presenti nell'allegato emerge che il consumo di pesce ha proseguito nel suo trend crescente (tendenza che ormai da alcuni anni accomuna trasversalmente la gran parte dei Paesi comunitari), sia in termini relativi che assoluti - dal 1995 al 1999 la spesa nei prodotti della pesca ha segnato un +28,5% in termini assoluti e un +1,1 nella distribuzione percentuale della spesa media familiare -, mentre la produzione del comparto Pesca in complesso (intendendo tutta la produzione ittica, pesce fresco, preparati e conservati) ha subito una pesante flessione, facendo registrare nello stesso intervallo temporale una diminuzione, in quantità e valore, del 25,7%.

In termini di fatturato primeggiano tre regioni su tutte: Puglia, Sicilia e Veneto occupano, nell'ordine, i primi tre posti della graduatoria regionale, arrivando a coprire da sole il 45,6% del valore del prodotto ittico nazionale.

La flotta peschereccia italiana soffre della troppo ridotta dimensione media dei battelli e le tendenze degli anni più recenti considerati nel Rapporto indicano che ci si continua a muovere nella direzione di imbarcazioni dal tonnellaggio ridotto. Uno sguardo all'anagrafe completa bene il quadro: la metà del naviglio italiano ha alle sue spalle oltre un quarto di secolo di servizio. Elevata anzianità media e insufficiente grandezza dei pescherecci si concretano nel basso grado di rinnovamento del capitale nel settore e nella conseguente insufficiente introduzione di innovazioni tecnologiche, condizioni di cui la branca della pesca non può che risentire, come risulta dalle considerazioni svolte su produttività e valore aggiunto di comparto.

Al trend negativo della produzione corrisponde dunque una flotta peschereccia dalla dimensione media molto ridotta (appena 11,6 tsl), con oltre il 60% dei battelli che appartiene alla classe tra 0 e 6 tsl e un altro 21,0% che fa parte della classe successiva (6-10 tsl). Il naviglio da pesca a motore tocca il suo punto più basso in termini di unità nel 1993, dal 1998 c'è la ripresa più consistente; in termini di tsl invece l'andamento è discendente fino al 1996, con una lenta ripresa da lì in poi, segno che il rinnovamento si è avuto nella direzione di battelli di piccole dimensioni. Al 1999 risultano 19.798 battelli per complessive 230.018 tsl complessive, undici anni prima, 1988, praticamente lo stesso numero di unità raggiungeva il tonnellaggio complessivo di 273.694 tsl: il 15,9% in più rispetto al 1999. La serie storica della distribuzione del naviglio per classi di tonnellaggio fornisce ulteriore riprova della tendenza alla riduzione della dimensione media dei battelli: tra il 1996 e il 1999 la classe dimensionale fino a 6 tsl ha segnato un deciso incremento

(+43,6%), arrivando a rappresentare il 61,6% del totale battelli contro il 52,9% rappresentato nel 1996.

Il parco pescherecci italiano risulta caratterizzato pesantemente dall'elevata anzianità media di servizio dei natanti, il 45,4% di essi ha più di venticinque anni e copre il 48,8% del tonnello complessivo, di contro solo il 13,5% dei battelli ha meno di 10 anni con appena il 14,1% del tonnello complessivo. Anche riguardo all'età dei natanti, l'analisi dei cambiamenti intervenuti negli ultimi quattro anni non sembra dare segnali di un cambiamento di rotta; i dati dicono che la situazione è andata ancora peggiorando nel quadriennio 1996-1999: incremento del 43% di barche con oltre un quarto di secolo (+16,4% in tsl) e diminuzione del 10,2% (-22,6% in tsl) delle unità con meno di dieci anni di vita.

Il saldo della bilancia commerciale dei prodotti ittici non è che l'inevitabile conseguenza dell'odierna architettura del comparto in esame. La lievitazione del deficit è pienamente congruente col quadro descritto ma, lungi dall'essere l'evidenza di un settore senza futuro, rappresenta invece un segnale di quelle possibilità che, sebbene mancate finora, potranno essere colte nel prossimo futuro se si riuscirà a intervenire sulle caratteristiche strutturali del comparto. Per un paese, infatti, dove la pesca già oggi attiva un considerevole volume di forza lavoro e dove si registrano consumi ittici in costante crescita, si possono delineare opportunità che, imponendo il superamento dei limiti strutturali tratteggiati giustificano uno sforzo strategico di accompagnamento.

Le conseguenze delle dinamiche registrate sulla bilancia commerciale del comparto sono più che evidenti. L'interscambio di prodotti ittici nel complesso ha causato un progressivo inasprimento del deficit della bilancia commerciale: dal 1994 al 1999 il peggioramento è stato del 49,6% in valore (con un tasso di incremento del deficit di 8,3 punti l'anno) e del 20,2% in volume. Le esportazioni, dopo il massimo fatto registrare nel 1997, hanno iniziato a diminuire, in valore come in quantità, accelerando nel loro ritmo discendente dal 1998; al contrario le importazioni, sia in valore che in quantità, hanno avuto una crescita sostanzialmente costante e parallela fino al 1998, da lì al 1999 mentre le esportazioni in volume scendevano, il loro valore continuava a crescere, seppur molto lievemente.

I dati ufficiali più recenti, disponibili fino al 2000, riguardano il comparto ittico in senso stretto (pesca, piscicoltura e servizi connessi, senza preparati e conservati) e sono quelli su cui sono state costruite le stime prodotte nel Rapporto. La disamina dei valori relativi alla pesca così intesa, riguardanti cioè il pesce fresco (da cattura e da allevamento) e i servizi connessi, mette

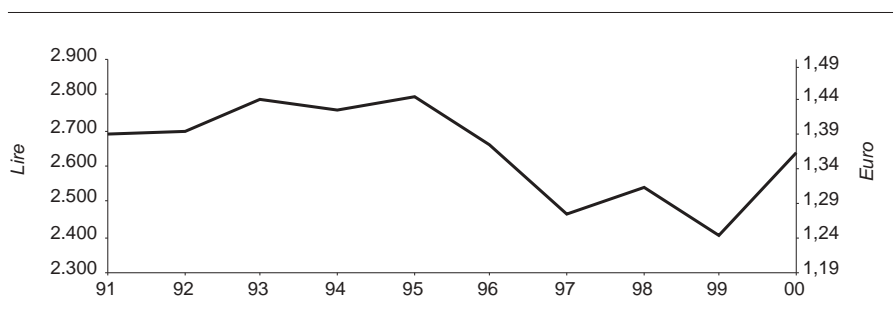
in luce come l'andamento del valore aggiunto al costo dei fattori ricalchi fedelmente quello della produzione al costo dei fattori; emerge, per entrambe le grandezze, una cospicua e rapida discesa iniziata nel 1995 e conclusasi nel 1997, da lì si è avuta una ripresa contenuta e di nuovo una contrazione fino al 1999; nel 2000 si assiste a una intensa crescita di produzione e valore aggiunto, i cui valori arrivano nuovamente a toccare i livelli del 1996.

I costi intermedi tendenzialmente seguono la direzione assunta da produzione e valore aggiunto, ad eccezione delle parentesi 1992-1993 e 1997-1998 in cui gli andamenti assumono corsi inversi.

Dalla bilancia commerciale relativa al pesce fresco sembrano arrivare i segnali più positivi: le importazioni in valore, dopo l'ininterrotta crescita degli anni dal 1996 al 1999, hanno subito una leggera flessione nel 2000 e le esportazioni in valore, dopo la sostanziale stasi riscontrata tra il 1997 e il 1999, hanno finalmente ripreso a crescere, arrivando oltre il loro massimo storico segnato nel 1997.

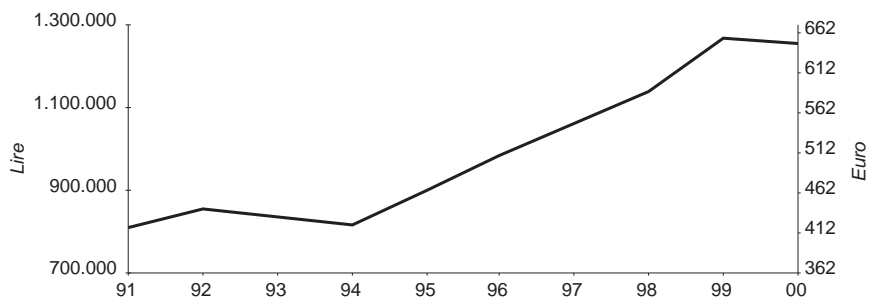
Produttività e valore aggiunto per unità di lavoro vanno di pari passo negli anni, crescono a ritmo sostanzialmente continuo fino al massimo del 1996, di lì iniziano un *trend* discendente che si arresta solo nel 1999. Entrambe le grandezze risalgono decisamente nel 2000, attestandosi sui valori raggiunti due anni prima.

Fig. 3.15 - Produzione al costo dei fattori di pesca, piscicoltura e servizi connessi (miliardi di lire/euro correnti)



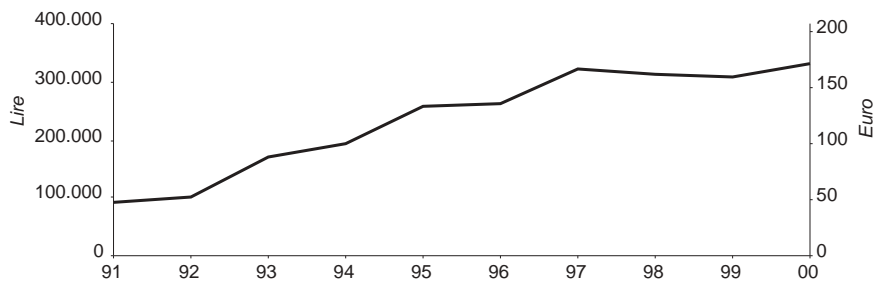
Fonte: elaborazione Censis su dati Istat-Ice, 2000

Fig. 3.16 - Importazioni dei prodotti della pesca e della piscicoltura (milioni di lire/euro correnti)



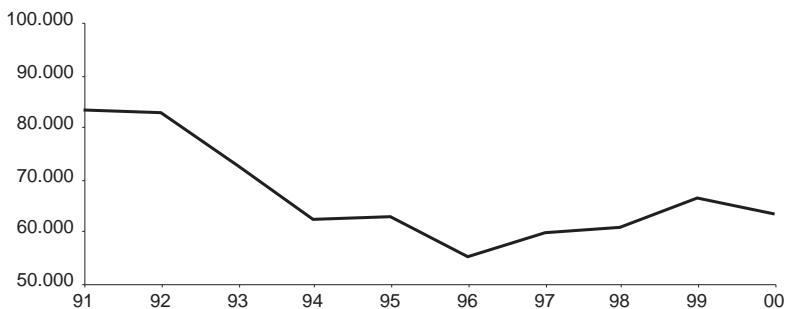
Fonte: elaborazione Censis su dati Istat-Ice, 2000

Fig. 3.17 - Esportazioni dei prodotti della pesca e della piscicoltura (milioni di lire/euro correnti)

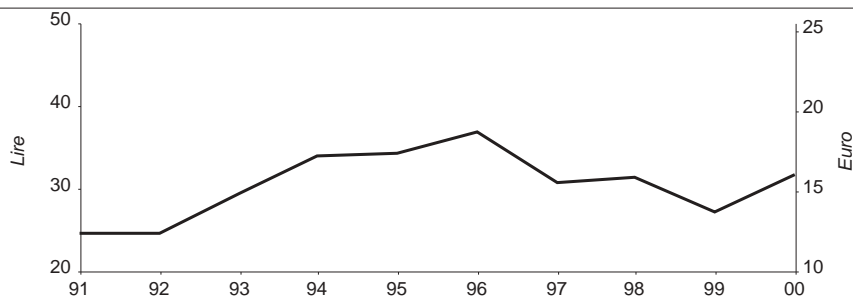


Fonte: elaborazione Censis su dati Istat-Ice, 2000

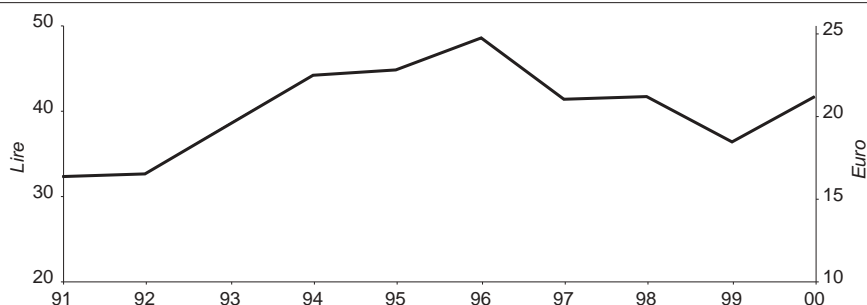
Fig. 3.18 - Unità di lavoro dirette di pesca, piscicoltura e servizi connessi



Fonte: elaborazione Censis su dati Relazione Generale sulla Situazione Economica del Paese, 2000

Fig. 3.19 - Valore aggiunto al costo dei fattori per Ula (milioni di lire/migliaia di euro correnti)

Fonte: elaborazione Censis su dati Relazione Generale sulla Situazione Economica del Paese, 2000

Fig. 3.20 - Produzione al costo dei fattori per Ula (milioni di lire/migliaia di euro correnti)

Fonte: elaborazione Censis su dati Relazione Generale sulla Situazione Economica del Paese, 2000

Tab. 3.82 - Consumi alimentari in Italia - Valore assoluto e distribuzione percentuale della spesa media familiare per i principali prodotti alimentari (valori in lire correnti/ euro correnti)

| Anno | Pane e cereali | | Carne | | Pesce | | Latte, formaggi e uova | | Totale alimenti e bevande |
|-------------|----------------|------|-----------|------|--------|-----|------------------------|------|---------------------------|
| | v.a. | % | v.a. | % | v.a. | % | v.a. | % | |
| 1980 | 34.512 | 12,8 | 89.510,0 | 33,2 | 10.416 | 3,9 | 36.375 | 13,5 | 270.012 |
| 1985 | 67.020 | 14,5 | 137.056,0 | 29,6 | 28.519 | 6,2 | 60.907 | 13,1 | 463.621 |
| 1990 | 87.574 | 14,7 | 168.255,0 | 28,2 | 46.039 | 7,7 | 75.348 | 12,6 | 596.564 |
| 1991 | 95.945 | 15,3 | 163.774,0 | 26,0 | 44.622 | 7,1 | 86.571 | 13,8 | 628.773 |
| 1992 | 101.349 | 15,9 | 166.260,0 | 26,0 | 45.248 | 7,1 | 89.739 | 14,0 | 639.095 |
| 1993 | 103.798 | 16,3 | 166.607,0 | 26,1 | 45.868 | 7,2 | 91.861 | 14,4 | 637.314 |
| 1994 | 109.171 | 16,3 | 175.468,0 | 26,3 | 46.827 | 7,0 | 96.856 | 14,5 | 668.285 |
| 1995 | 111.927 | 16,2 | 178.732,0 | 25,8 | 48.614 | 7,0 | 103.229 | 14,9 | 692.176 |
| 1996 | 116.436 | 16,5 | 176.563,0 | 25,0 | 50.389 | 7,1 | 105.910 | 15,0 | 705.482 |
| 1997 | 128.685 | 16,6 | 183.242,0 | 23,6 | 59.466 | 7,7 | 109.245 | 14,1 | 776.997 |
| 1998 | 128.442 | 16,4 | 182.496,0 | 23,4 | 60.671 | 7,8 | 110.373 | 14,1 | 781.536 |
| 1999 | 127.130 | 16,4 | 181.000,0 | 23,4 | 62.470 | 8,1 | 107.509 | 13,9 | 773.455 |
| '99 (euro) | 65,66 | | 93,48 | | 32,26 | | 55,52 | | 399,5 |
| Var.% 90-99 | 45,2 | | 7,6 | | 35,7 | | 42,7 | | |
| Var.% 95-99 | 13,6 | | 1,3 | | 28,5 | | 4,1 | | |

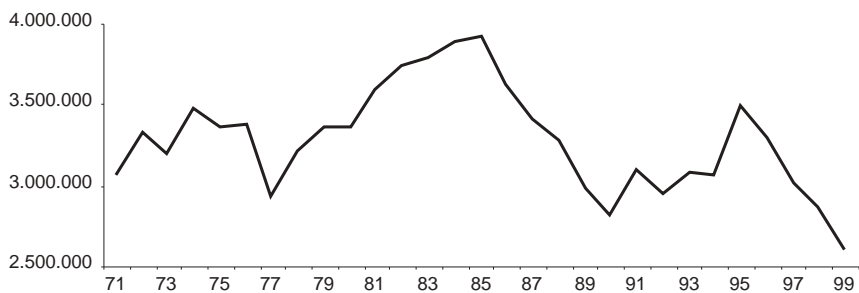
Fonte: elaborazione Censis su dati Istat, I consumi delle famiglie

Tab. 3.83 - Produzione della pesca marittima e lagunare effettuata nel Mediterraneo

| Anni | Quantità (quintali) | Valore (milioni di lire correnti) |
|------------------|------------------------|--------------------------------------|
| 1971 | 3.058.850 | 129.041 |
| 1972 | 3.326.940 | 158.309 |
| 1973 | 3.189.970 | 157.424 |
| 1974 | 3.471.150 | 196.936 |
| 1975 | 3.351.690 | 233.714 |
| 1976 | 3.372.880 | 272.083 |
| 1977 | 2.928.810 | 343.609 |
| 1978 | 3.210.230 | 405.711 |
| 1979 | 3.351.310 | 436.706 |
| 1980 | 3.363.380 | 548.895 |
| 1981 | 3.588.140 | 720.106 |
| 1982 | 3.736.750 | 892.087 |
| 1983 | 3.793.351 | 1.047.319 |
| 1984 | 3.891.405 | 1.351.031 |
| 1985 | 3.916.752 | 1.578.247 |
| 1986 | 3.623.547 | 1.655.651 |
| 1987 | 3.402.126 | 1.777.634 |
| 1988 | 3.281.090 | 1.762.534 |
| 1989 | 2.976.449 | 1.548.035 |
| 1990 | 2.815.347 | 1.563.357 |
| 1991 | 3.094.794 | 1.603.883 |
| 1992 | 2.947.253 | 1.594.230 |
| 1993 | 3.082.752 | 1.572.229 |
| 1994 | 3.060.701 | 1.571.981 |
| 1995 | 3.496.712 | 1.869.109 |
| 1996 | 3.284.749 | 1.813.226 |
| 1997 | 3.011.551 | 1.631.796 |
| 1998 | 2.860.052 | 1.476.506 |
| 1999 | 2.597.298 | 1.388.271 |
| 1999 (euro) | | 717 |
| Var. % 1990-1999 | -7,75 | -11,20 |
| Var. % 1995-1999 | -25,72 | -25,73 |

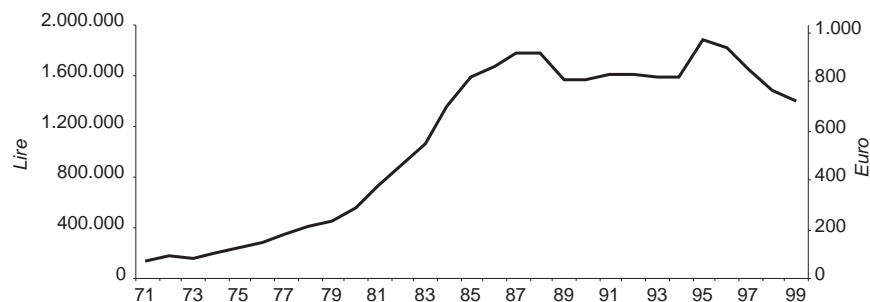
Fonte: elaborazione Censis su dati Istat, Statistiche sulla pesca e zootecnia, 2001 e Istat, Statistiche della pesca e della caccia, anni vari

Fig. 3.21 - Produzione della pesca marittima e lagunare effettuata nel Mediterraneo (quintali)



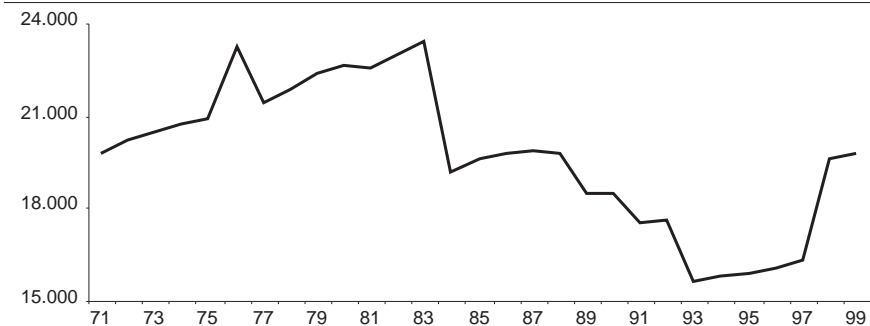
Fonte: elaborazione Censis su dati Istat, Statistiche sulla pesca e zootecnia, 2001 e Istat, Statistiche della pesca e della caccia, anni vari

Fig. 3.22 - Produzione della pesca marittima e lagunare effettuata nel Mediterraneo (milioni di lire/ euro correnti)



Fonte: elaborazione Censis su dati Istat, Statistiche sulla pesca e zootecnia, 2001 e Istat, Statistiche della pesca e della caccia, anni vari

Fig. 3.23 - Naviglio da pesca a motore (unità) (*)



(*) Dal 1998 nell'archivio sono state introdotte le licenze del MIPAF delle unità removeliche o con motore fino a 25 CV
Fonte: Istat, Statistiche della pesca e della caccia, 1997 e Federpesca, 2001

Tab. 3.84 - Produzione ai prezzi di base, consumi intermedi e valore aggiunto della pesca per regione, 1999 (valore in migliaia di euro correnti)

| Regioni | Produzione ai prezzi di base (a) | Consumi intermedi (b) | Valore aggiunto ai prezzi di base (c) | Distribuzione % sul totale della produzione | Coefficiente tecnico (b)/(a) |
|-----------------------|-------------------------------------|--------------------------|--|---|---------------------------------|
| Puglia | 210.186 | 52.935 | 157.251 | 16,89 | 0,252 |
| Sicilia | 187.235 | 64.369 | 122.866 | 15,04 | 0,344 |
| Veneto | 167.139 | 34.079 | 133.059 | 13,43 | 0,204 |
| Marche | 89.499 | 25.671 | 63.828 | 7,19 | 0,287 |
| Emilia Romagna | 89.171 | 20.352 | 68.819 | 7,16 | 0,228 |
| Friuli Venezia Giulia | 76.219 | 14.810 | 61.408 | 6,12 | 0,194 |
| Liguria | 74.849 | 15.957 | 58.892 | 6,01 | 0,213 |
| Sardegna | 74.491 | 17.581 | 56.910 | 5,98 | 0,236 |
| Campania | 70.703 | 17.931 | 52.772 | 5,68 | 0,254 |
| Toscana | 48.993 | 13.377 | 35.615 | 3,94 | 0,273 |
| Lazio | 44.802 | 11.561 | 33.240 | 3,60 | 0,258 |
| Abruzzo | 38.984 | 13.122 | 25.862 | 3,13 | 0,337 |
| Lombardia | 29.126 | 5.223 | 23.902 | 2,34 | 0,179 |
| Calabria | 11.712 | 4.746 | 6.966 | 0,94 | 0,405 |
| Piemonte | 8.962 | 1.593 | 7.369 | 0,72 | 0,178 |
| Molise | 7.380 | 2.453 | 4.928 | 0,59 | 0,332 |
| Umbria | 6.847 | 1.242 | 5.605 | 0,55 | 0,181 |
| Trentino Alto Adige | 6.381 | 1.147 | 5.234 | 0,51 | 0,180 |
| Basilicata | 1.573 | 287 | 1.286 | 0,13 | 0,182 |
| Valle d'Aosta | 394 | 64 | 331 | 0,03 | 0,161 |
| Italia | 1.244.644 | 318.501 | 926.143 | 100,00 | 0,256 |

Fonte: elaborazione Censis su dati Istat, Statistiche sulla pesca e zootecnia, 2001

Tab. 3.85 - Naviglio da pesca a motore

| Anni | N. | Tsl |
|----------|--------|---------|
| 1971 | 19.744 | 239.713 |
| 1972 | 20.166 | 246.668 |
| 1973 | 20.484 | 252.878 |
| 1974 | 20.744 | 258.350 |
| 1975 | 20.883 | 262.776 |
| 1976 | 23.227 | 269.575 |
| 1977 | 21.435 | 271.138 |
| 1978 | 21.797 | 277.094 |
| 1979 | 22.388 | 295.981 |
| 1980 | 22.604 | 302.598 |
| 1981 | 22.492 | 305.855 |
| 1982 | 22.981 | 316.788 |
| 1983 | 23.385 | 323.512 |
| 1984 | 19.155 | 260.512 |
| 1985 | 19.614 | 266.401 |
| 1986 | 19.751 | 265.536 |
| 1987 | 19.831 | 273.679 |
| 1988 | 19.756 | 273.694 |
| 1989 | 18.433 | 263.164 |
| 1990 | 18.492 | 269.734 |
| 1991 | 17.536 | 272.298 |
| 1992 | 17.561 | 268.076 |
| 1993 | 15.612 | 245.617 |
| 1994 | 15.798 | 245.637 |
| 1995 | 15.828 | 232.343 |
| 1996 | 16.059 | 224.759 |
| 1997 | 16.292 | 225.667 |
| 1998 (*) | 19.608 | 228.517 |
| 1999 | 19.798 | 230.018 |

(*) Dal 1998 nell'archivio sono state introdotte le licenze del MiPAF delle unità removeliche o con motore fino a 25 CV
Fonte: Istat, Statistiche della pesca e della caccia, 1997 e Federpesca, 2001

Fig.3.24 - Naviglio da pesca a motore (Tsl) (*)

(*) Dal 1998 nell'archivio sono state introdotte le licenze del MiPAF delle unità removeliche o con motore fino a 25 CV
Fonte: Istat, Statistiche della pesca e della caccia, 1997 e Federpesca, 2001

Tab. 3.86 - Battelli per classi di età, 1996-1999

| Classi di età | 1996 | | 1997 | | 1998 | | 1999 (*) | | Var. % 1996-1999 | |
|---------------|----------|---------|----------|---------|----------|---------|----------|---------|------------------|-------|
| | Battelli | Tsl | Battelli | Tsl | Battelli | Tsl | Battelli | Tsl | Battelli | Tsl |
| 0-10 anni | 2.978 | 41.838 | 2.634 | 36.788 | 3.007 | 35.887 | 2.674 | 32.399 | -10,2 | -22,6 |
| 10-15 anni | 2.363 | 24.890 | 2.493 | 26.781 | 2.830 | 25.898 | 2.793 | 28.033 | 18,2 | 12,6 |
| 16-25 anni | 4.427 | 61.727 | 4.504 | 61.950 | 5.225 | 62.078 | 5.348 | 57.215 | 20,8 | -7,3 |
| > 25 anni | 6.291 | 96.304 | 6.661 | 100.148 | 8.546 | 104.654 | 8.993 | 112.132 | 43,0 | 16,4 |
| Totale | 16.059 | 224.759 | 16.292 | 225.667 | 19.608 | 228.517 | 19.808 | 229.778 | | |

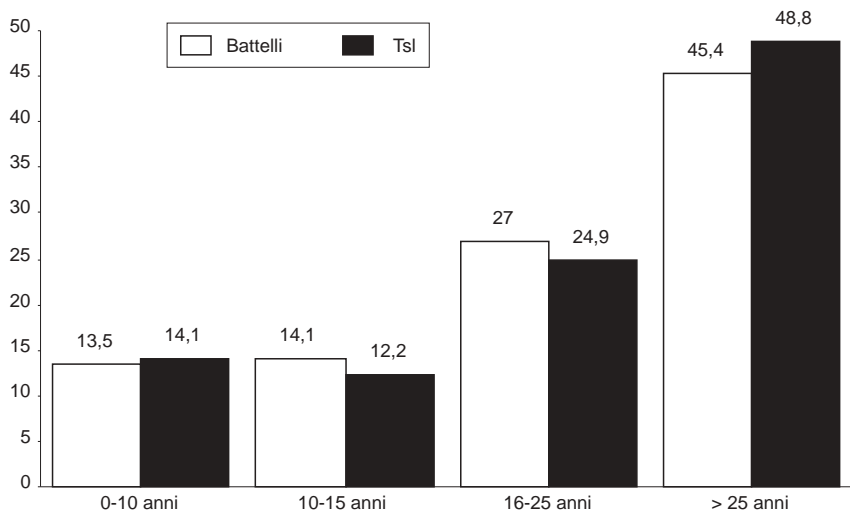
Fonte: elaborazione Censis su dati Archivio Licenze Pesca

Tab. 3.87 - Battelli per classi di tonnellaggio, 1996-1999

| Classi di età | 1996 | | 1997 | | 1998 | | 1999 (*) | | Var. % 1996-1999 | |
|---------------|----------|---------|----------|---------|----------|---------|----------|------|------------------|------|
| | Battelli | Tsl | Battelli | Tsl | Battelli | Tsl | Battelli | Tsl | Battelli | Tsl |
| 0-6 Tsl | 8.496 | 23.816 | 8.843 | 24.179 | 12.243 | 28.732 | 12.202 | n.d. | 43,6 | n.d. |
| 6-10 Tsl | 4.002 | 35.280 | 3.951 | 34.808 | 4.030 | 37.048 | 4.160 | n.d. | 3,9 | n.d. |
| 10-50 Tsl | 2.483 | 69.098 | 2.423 | 68.219 | 2.471 | 83.243 | 2.377 | n.d. | -4,3 | n.d. |
| 50-100 Tsl | 712 | 48.373 | 684 | 46.822 | 573 | 40.037 | 693 | n.d. | -2,6 | n.d. |
| >100 Tsl | 366 | 48.192 | 391 | 51.639 | 291 | 39.457 | 376 | n.d. | 2,8 | n.d. |
| Totale | 16.059 | 224.759 | 16.292 | 225.667 | 19.608 | 228.517 | 19.808 | | | |

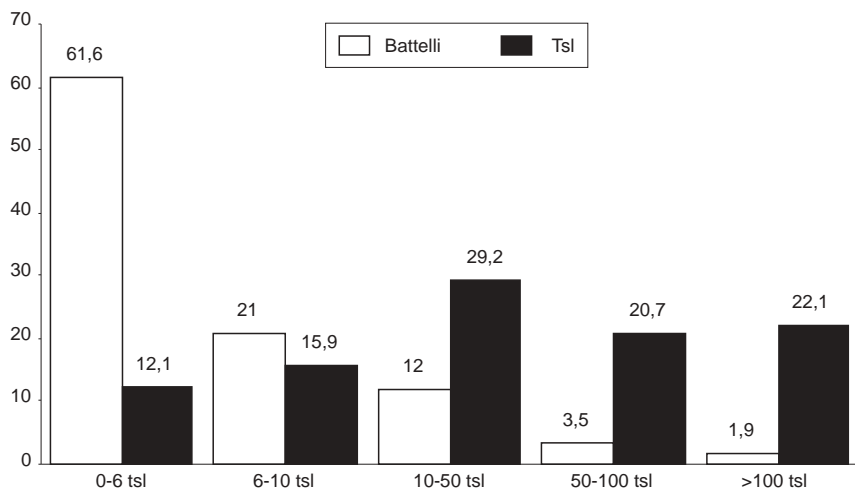
Fonte: elaborazione Censis su dati Archivio Licenze Pesca

Fig. 3.25 - Battelli per classi di età e Tsl corrispondenti, 1999



Fonte: elaborazione Censis su dati Archivio Licenze Pesca

Fig. 3.26 - Battelli per classi di Tsl e Tsl corrispondenti, 1999



Fonte: elaborazione Censis su dati Archivio Licenze Pesca

Tab. 3.88 - Importazioni, esportazioni e saldo commerciale di prodotti della pesca per gruppo di specie, 1992-1999 (quantità in quintali e valori in milioni di lire correnti)

| Prodotti della pesca | 1992 | | 1993 | | 1994 | | 1995 | |
|---|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| | Quantità | Valore | Quantità | Valore | Quantità | Valore | Quantità | Valore |
| Importazioni | | | | | | | | |
| PESCI | 3.646.960 | 2.005.866 | 3.479.898 | 1.993.546 | 3.343.835 | 2.152.716 | 3.756.339 | 2.461.843 |
| Pesci freschi refrigerati o congelati | 2.575.764 | 1.232.566 | 2.427.530 | 1.184.199 | 2.236.839 | 1.267.601 | 2.614.497 | 1.490.026 |
| Pesci semplicemente salati o in salamoia | 374.363 | 377.175 | 363.151 | 375.235 | 415.546 | 430.148 | 389.553 | 449.086 |
| Pesci preparati e conservati | 696.833 | 396.125 | 689.217 | 434.112 | 691.450 | 454.967 | 752.289 | 522.731 |
| MOLLUSCHI E CROSTACEI | 2.023.960 | 1.093.533 | 1.979.055 | 1.057.183 | 2.061.939 | 1.213.655 | 2.220.563 | 1.392.627 |
| Molluschi e crostacei freschi, refrigerati, congelati, secchi, salati o in salamoia | 1.878.752 | 968.376 | 1.855.206 | 945.183 | 1.937.147 | 1.095.736 | 2.090.450 | 1.265.564 |
| Molluschi e crostacei preparati o conservati | 145.208 | 125.157 | 123.849 | 112.000 | 124.792 | 117.919 | 130.113 | 127.063 |
| Esportazioni | | | | | | | | |
| PESCI | 356.072 | 149.967 | 423.638 | 199.824 | 470.946 | 239.628 | 622.171 | 319.467 |
| Pesci freschi refrigerati o congelati | 255.880 | 84.671 | 304.298 | 115.643 | 367.354 | 160.104 | 508.134 | 219.156 |
| Pesci semplicemente salati o in salamoia | 13.191 | 7.023 | 9.522 | 4.517 | 16.813 | 7.616 | 10.961 | 6.813 |
| Pesci preparati e conservati | 87.001 | 58.273 | 109.818 | 79.664 | 86.779 | 71.908 | 103.076 | 93.498 |
| MOLLUSCHI E CROSTACEI | 278.331 | 113.047 | 332.507 | 144.927 | 328.167 | 165.767 | 269.409 | 138.458 |
| Molluschi e crostacei freschi, refrigerati, congelati, secchi, salati o in salamoia | 273.011 | 108.145 | 325.850 | 137.964 | 322.318 | 158.750 | 258.637 | 125.247 |
| Molluschi e crostacei preparati o conservati | 5.320 | 4.902 | 6.657 | 6.963 | 5.849 | 7.017 | 10.772 | 13.211 |
| Saldo commerciale | | | | | | | | |
| PESCI | -3.290.888 | -1.855.899 | -3.056.260 | -1.793.722 | -2.872.889 | -1.913.088 | -3.134.168 | -2.142.376 |
| Pesci freschi refrigerati o congelati | -2.319.884 | -1.147.895 | -2.123.232 | -1.068.556 | -1.869.485 | -1.107.497 | -2.106.363 | -1.270.870 |
| Pesci semplicemente salati o in salamoia | -361.172 | -370.152 | -353.629 | -370.718 | -398.733 | -422.532 | -378.592 | -442.273 |
| Pesci preparati e conservati | -609.832 | -337.852 | -579.399 | -354.448 | -604.671 | -383.059 | -649.213 | -429.233 |
| MOLLUSCHI E CROSTACEI | -1.745.629 | -980.486 | -1.646.548 | -912.256 | -1.733.772 | -1.047.888 | -1.951.154 | -1.254.169 |
| Molluschi e crostacei freschi, refrigerati, congelati, secchi, salati o in salamoia | -1.605.741 | -860.231 | -1.529.356 | -807.219 | -1.614.829 | -936.986 | -1.831.813 | -1.140.317 |
| Molluschi e crostacei preparati o conservati | -139.888 | -120.255 | -117.192 | -105.037 | -118.943 | -110.902 | -119.341 | -113.852 |

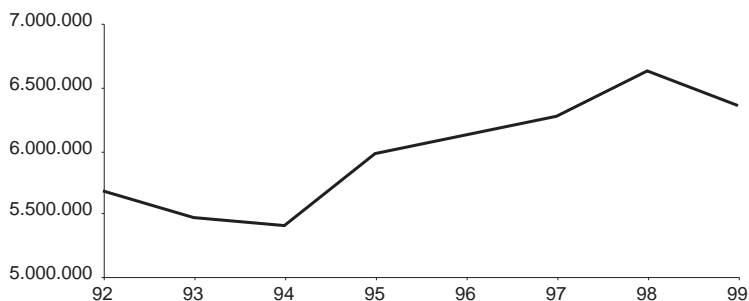
segue

segue Tab. 3.88 - Importazioni, esportazioni e saldo commerciale di prodotti della pesca per gruppo di specie, 1992-1999 (quantità in quintali e valori in milioni di lire correnti)

| Prodotti della pesca | 1996 | | | 1997 | | | 1998 | | | 1999 | | |
|---|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|----------|--------|-------------------------|--|
| | Quantità | Valore | Quantità | Valore | Quantità | Valore | Quantità | Valore | Quantità | Valore | Valore (mln di euro) | |
| Importazioni | | | | | | | | | | | | |
| PESCI | 3.806.188 | 2.438.381 | 3.812.472 | 2.635.040 | 3.925.952 | 2.933.894 | 4.069.174 | 2.940.386 | | | 1.519 | |
| Pesci freschi refrigerati o congelati | 2.592.561 | 1.505.591 | 2.482.023 | 1.581.358 | 2.451.697 | 1.650.417 | 2.507.188 | 1.658.283 | | | 856 | |
| Pesci semplicemente salati o in salamoia | 390.627 | 403.419 | 386.443 | 416.232 | 393.645 | 487.727 | 366.964 | 491.498 | | | 254 | |
| Pesci preparati e conservati | 823.000 | 529.371 | 944.006 | 637.450 | 1.080.610 | 795.750 | 1.195.022 | 790.605 | | | 408 | |
| MOLLUSCHI E CROSTACEI | 2.314.492 | 1.375.858 | 2.455.159 | 1.581.273 | 2.703.838 | 1.803.308 | 2.281.357 | 1.833.928 | | | 947 | |
| Molluschi e crostacei freschi, refrigerati, congelati, secchi, salati o in salamoia | 2.193.434 | 1.260.354 | 2.336.922 | 1.469.107 | 2.589.384 | 1.683.765 | 2.177.032 | 1.719.340 | | | 888 | |
| Molluschi e crostacei preparati o conservati | 121.058 | 115.504 | 118.237 | 112.166 | 114.454 | 119.543 | 104.325 | 114.588 | | | 59 | |
| Esportazioni | | | | | | | | | | | | |
| PESCI | 620.474 | 319.467 | 743.166 | 357.974 | 664.872 | 335.431 | 808.316 | 337.835 | | | 174 | |
| Pesci freschi refrigerati o congelati | 508.808 | 219.156 | 611.313 | 251.095 | 510.523 | 206.931 | 463.581 | 207.547 | | | 107 | |
| Pesci semplicemente salati o in salamoia | 13.126 | 6.813 | 19.276 | 7.661 | 17.154 | 7.994 | 214.445 | 10.571 | | | 5 | |
| Pesci preparati e conservati | 98.540 | 93.498 | 112.577 | 99.218 | 137.195 | 120.506 | 130.290 | 119.717 | | | 62 | |
| MOLLUSCHI E CROSTACEI | 452.061 | 131.618 | 401.240 | 210.059 | 420.112 | 213.172 | 4.883 | 6.189 | | | 3 | |
| Molluschi e crostacei freschi, refrigerati, congelati, secchi, salati o in salamoia | 446.807 | 125.247 | 394.592 | 202.642 | 414.568 | 206.737 | 4.382 | 197.759 | | | 102 | |
| Molluschi e crostacei preparati o conservati | 5.254 | 6.371 | 6.648 | 7.417 | 5.544 | 6.435 | 501 | 6.189 | | | 3 | |
| Saldo commerciale | | | | | | | | | | | | |
| PESCI | -3.185.714 | -2.118.914 | -3.069.306 | -2.277.066 | -3.261.080 | -2.598.463 | -3.260.858 | -2.602.551 | | | -1.344 | |
| Pesci freschi refrigerati o congelati | -2.083.753 | -1.286.435 | -1.870.710 | -1.330.263 | -1.941.174 | -1.443.486 | -2.043.607 | -1.450.736 | | | -749 | |
| Pesci semplicemente salati o in salamoia | -377.501 | -396.606 | -367.167 | -408.571 | -376.491 | -479.733 | -152.519 | -480.927 | | | -248 | |
| Pesci preparati e conservati | -724.460 | -435.873 | -831.429 | -538.232 | -943.415 | -675.244 | -1.064.732 | -670.888 | | | -346 | |
| MOLLUSCHI E CROSTACEI | -1.862.431 | -1.244.240 | -2.053.919 | -1.371.214 | -2.283.726 | -1.590.136 | -2.276.474 | -1.827.739 | | | -944 | |
| Molluschi e crostacei freschi, refrigerati, congelati, secchi, salati o in salamoia | -1.746.627 | -1.135.107 | -1.942.330 | -1.266.465 | -2.174.816 | -1.477.028 | -2.172.650 | -1.521.581 | | | -786 | |
| Molluschi e crostacei preparati o conservati | -115.804 | -109.133 | -111.589 | -104.749 | -108.910 | -113.108 | -103.824 | -108.399 | | | -56 | |

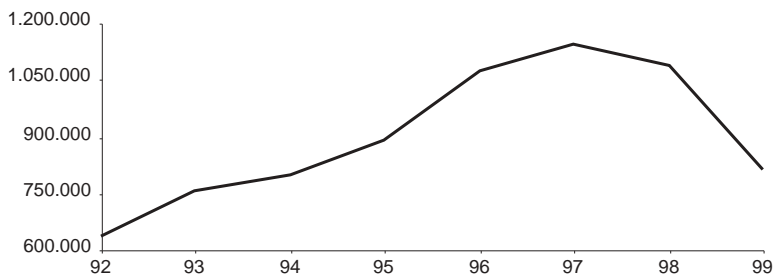
Fonte: Istat, Statistiche della pesca e della caccia, 1997 - Istat, Statistiche sulla pesca e zootecnia, 2001

Fig. 3.27 - Importazioni di prodotti della pesca (quintali)



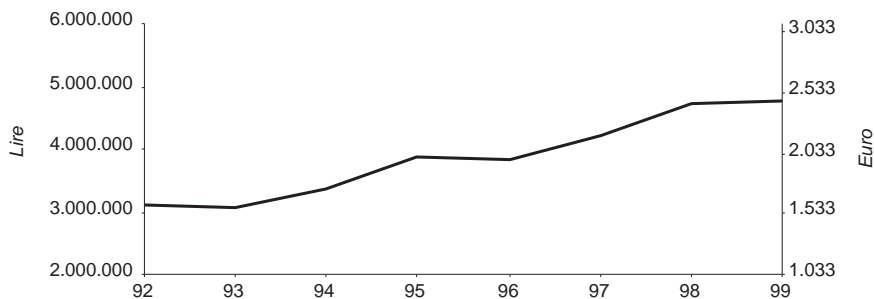
Fonte: Istat, Statistiche della pesca e della caccia, 1997 - Istat, Statistiche sulla pesca e zootecnia, 2001

Fig. 3.28 - Esportazioni di prodotti della pesca (quintali)



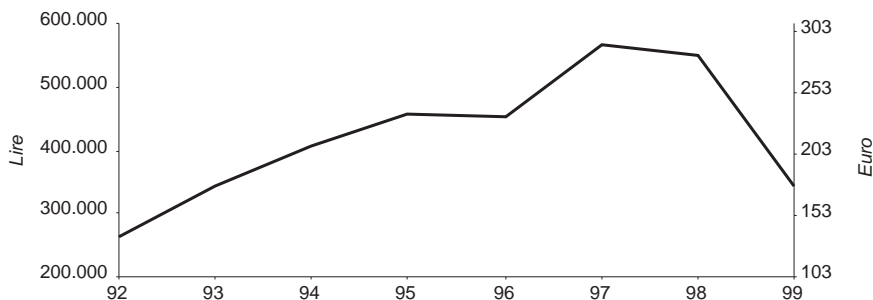
Fonte: Istat, Statistiche della pesca e della caccia, 1997 - Istat, Statistiche sulla pesca e zootecnia, 2001

Fig. 3.29 - Importazioni di prodotti della pesca (milioni di lire/euro correnti)



Fonte: Istat, Statistiche della pesca e della caccia, 1997 - Istat, Statistiche sulla pesca e zootecnia, 2001

Fig. 3.30 - Esportazioni di prodotti della pesca (milioni di lire/euro correnti)



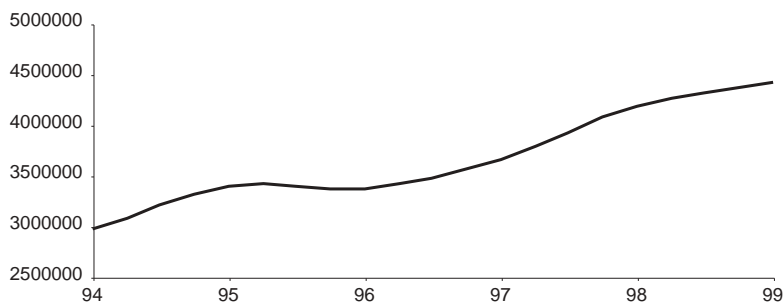
Fonte: Istat, Statistiche della pesca e della caccia, 1997 - Istat, Statistiche sulla pesca e zootecnia, 2001

Tab. 3.89 - Deficit della bilancia commerciale in valori e quantità, 1994-1999 (valori in milioni di lire correnti, quantità in quintali)

| | 1994 | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | Var. % 1994-99 |
|-----------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-------------------|
| <i>VALORI</i> | | | | | | | |
| Importazioni | 3.366.371 | 3.854.470 | 3.814.239 | 4.216.313 | 4.737.202 | 4.774.314 | |
| esportazioni | 405.395 | 457.925 | 451.085 | 568.033 | 548.603 | 344.024 | |
| <i>Deficit</i> | 2.960.976 | 3.396.545 | 3.363.154 | 3.648.280 | 4.188.599 | 4.430.290 | 49,6 |
| <i>QUANTITÀ</i> | | | | | | | |
| Importazioni | 5.405.774 | 5.976.902 | 6.120.680 | 6.267.631 | 6.629.790 | 6.350.531 | |
| Esportazioni | 799.113 | 891.580 | 1.072.535 | 1.144.406 | 1.084.984 | 813.199 | |
| <i>Deficit</i> | 4.606.661 | 5.085.322 | 5.048.145 | 5.123.225 | 5.544.806 | 5.537.332 | 20,2 |

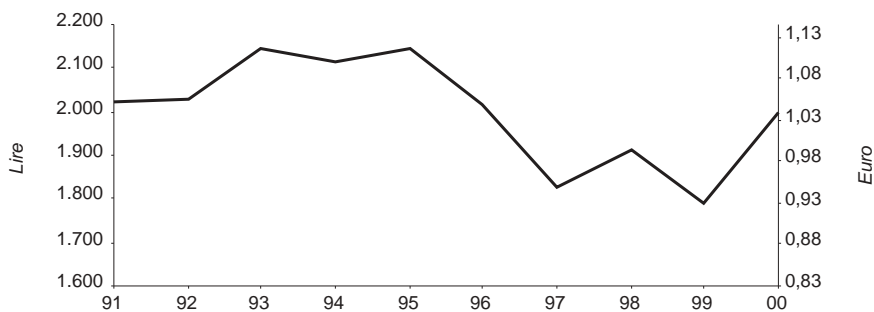
Fonte: elaborazione Censis su dati Istat, Statistiche sulla pesca e zootecnia, 1997 e 2001

Fig. 3.31 - Deficit di bilancia commerciale del comparto pesca, 1994-99 (milioni di lire correnti)



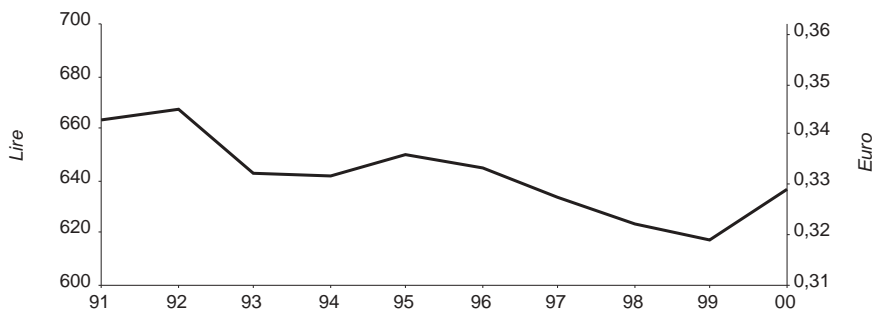
Fonte: Istat, Statistiche della pesca e della caccia, 1997 - Istat, Statistiche sulla pesca e zootecnia, 2001

Fig.3.32 - Valore aggiunto al costo dei fattori



Fonte: elaborazione Censis su dati Relazione Generale sulla Situazione Economica del Paese, 2000

Fig.3.33 - Costi intermedi



Fonte: elaborazione Censis su dati Relazione Generale sulla Situazione Economica del Paese, 2000

3.5. La Marina Militare

Nello scenario di inizio millennio le Forze Armate, chiamate a rispondere a esigenze che ampiamente travalicano le funzioni militari più tradizionali, assumono connotati nuovi. È in questo quadro di riferimento che si tracceranno le coordinate definitorie di ciò che oggi rappresenta la Marina per la Nazione e per il sistema mare in particolare.

Per un Paese come l'Italia, così profondamente radicato, geograficamente e culturalmente, nel cuore del Mediterraneo e da esso dipendente sotto molteplici aspetti, la Marina Militare assolve a ruoli di primaria importanza. La sua azione è centrale nelle politiche della difesa e della sicurezza nazionale ma non si limita ad esse, offrendo altresì un vasto e poliedrico spettro di "servizi" destinati, a vario titolo, alla comunità civile.

Le principali funzioni svolte dalla Marina si possono, a fini espositivi, ricondurre a tre grandi insiemi: difesa, polizia e servizi in generale. Si tralascerà di indagare le tematiche classiche relative alla Difesa, ricomprese nell'ambito militare più propriamente inteso, per fare luce sulle funzioni che da esso esulano e che, negli ultimi anni in particolare, hanno assunto una notevole rilevanza strategica, sociale e politica.

Nella funzione di "polizia" rientrano nel complesso tutte le operazioni che la Marina conduce al fine di garantire la sicurezza delle coste e del mare, nazionale come internazionale. Queste, in particolare, sono dirette alla vigilanza della pesca nella zona eternamente contesa dello stretto di Sicilia (il cosiddetto "Mammellone") e nel mare Adriatico e al controllo di immigrazione clandestina e traffici illeciti.

Tanto i fenomeni in generale legati al contrabbando, quanto quelli connessi ai flussi migratori in entrata, hanno una loro base strutturale e radicata, ma, dalla seconda metà degli anni 90, sono andati entrambi in crescendo a seguito dei numerosi conflitti politici, etnici e religiosi (repubbliche dell'ex-Jugoslavia, Kosovo, Cecenia) e alle profonde crisi (Albania) che hanno attraversato l'area mediterranea, andandosi a sommare, ad esempio, alla pressione costante che proviene dall'area del Maghreb. La tabella 3.90 illustra con chiarezza il fenomeno descritto.

La conferma del maggior impegno profuso dalla Marina emerge dall'andamento dei totali relativi alle ore di navigazione-volo effettuate ai fini del controllo dell'immigrazione clandestina. Negli anni 1997, 1998 e 1999 le ore impiegate nell'attività in esame sono sestuplicate rispetto al 1996; il medesimo *trend* è seguito, di conseguenza, dai valori relativi agli scafi localizzati, sequestrati e ai clandestini fermati. Nel 2000, con la fine della guerra in

Tab. 3.90 - Attività di controllo dell'immigrazione clandestina (ore di navigazione/volo)

| | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 |
|--------------------------------|-------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Ore totali di navigazione-volo | 8.698 | 10.187 | 71.149 | 63.780 | 68.107 | 26.411 |
| Scafi localizzati | 845 | 322 | 1.062 | 2.913 | 1.934 | 984 |
| Scafi sequestrati | 152 | 64 | 472 | 114 | 319 | 135 |
| Clandestini fermati | 7.000 | 4.311 | 25.919 | 22.725 | 50.089 | 21.400 |

Fonte: elaborazione Censis su dati Marina Militare Italiana, Rapporti, anni vari

Kosovo e con la fase acuta della crisi albanese ormai sopita, i valori di tutte le grandezze considerate tornano a scendere.

L'insieme delle attività di servizio comprende, principalmente, l'impiego di mezzi specialistici per servizi antinquinamento e per la salvaguardia del patrimonio ambientale marittimo, l'ausilio alla ricerca archeologica subacquea (nell'ambito della collaborazione con il Ministero dei Beni Culturali), le numerose operazioni di bonifica dei fondali (in particolare in alto Adriatico) e i vari interventi a favore della collettività (servizi di rifornimento idrico alle isole minori, trasporto medico e servizi antincendio).

Dalle considerazioni svolte risultano evidenti le ricadute che le molteplici attività svolte dalla Marina Militare hanno, in termini di sicurezza, sul complesso delle attività marittime. Mettere in luce il rilevante aumento degli impegni operativi affidati alla Marina e rilevarne la crescente importanza strategica, suggerisce di ripensare al ruolo di un Corpo che appare definito in riferimento a una realtà ormai profondamente mutata.

Per avere un panorama esauriente del contributo apportato dalla Marina, insieme ai menzionati ritorni per la comunità, vanno considerati gli investimenti diretti che questa effettua e, in generale, i riflessi sull'indotto di tutto il complesso delle sue attività.

Per capire come sta reagendo la Marina Militare alla progressiva diminuzione relativa del capitolo Difesa nel bilancio nazionale si può guardare ai dati relativi alle ore di navigazione complessive, ai bilanci della Marina (in assoluto e in percentuale sulla Difesa) e alla distribuzione per categorie di spese del bilancio. L'attività navale negli anni è così ripartita tra attività operativa e attività addestrativa (tab. 3.91).

In seguito alla necessità di contenimento delle spese, è in atto una tendenza al ridimensionamento delle attività operative (tab. 3.92).

Nel quinquennio 1995-2000 lo stanziamento destinato alla Marina è cresciuto in valore reale del 6,8% e dello 0,8% in termini relativi; valori che,

se adeguatamente confrontati con i crescenti compiti operativi affidati a quel Corpo, appaiono inconsistenti.

La quota di bilancio che la Marina destina a investimenti è in costante aumento dal 1997 e nel 2000 ha raggiunto la quota record del 36,5% delle risorse complessive, pari a quasi 770 milioni di euro; il capitolo relativo agli investimenti è cresciuto a scapito delle spese per il personale.

Appare in tutta evidenza l'importanza di salvaguardare l'efficacia e l'efficienza delle forze aeronavali nazionali. La riorganizzazione della Marina Militare Italiana sta procedendo nel tentativo di sopperire allo squilibrio tra scarsità relativa di risorse e impegni crescenti. Sembra di poter dire che lo sforzo teso all'ottimizzazione delle risorse, pur indispensabile, non potrà a lungo colmare il divario che si va configurando tra risorse e impieghi.

Tab. 3.91 - Attività navale (ore di navigazione)

| | 1985 | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 |
|-----------------------|--------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Attività operativa | 16.000 | 91.000 | 74.000 | 82.000 | 80.000 | 78.000 | 53.000 |
| Attività addestrativa | 62.500 | 45.000 | 55.000 | 65.000 | 75.000 | 52.000 | 47.000 |
| Attiv. Totale | 78.500 | 136.000 | 129.000 | 147.000 | 155.000 | 130.000 | 100.000 |

Fonte: elaborazione Censis su dati Marina Militare Italiana, Rapporti, anni vari

Tab. 3.92 - Bilancio della Difesa al 2000, variazione reale e percentuale 1995-2000 (milioni di euro)

| | 2000 | % | Var.reale 1995-2000 | Var. % 1995-2000 |
|------------------------|--------|----|---------------------|------------------|
| Esercito Italiano | 404,1 | 34 | 7,8 | 1,1 |
| Marina Militare | 213,4 | 18 | 6,8 | 0,8 |
| Aeronautica Militare | 354,1 | 30 | 11,8 | -0,1 |
| Interforze | 215,7 | 18 | 24,0 | -1,8 |
| Totale funzione Difesa | 1187,2 | | 11,4 | |

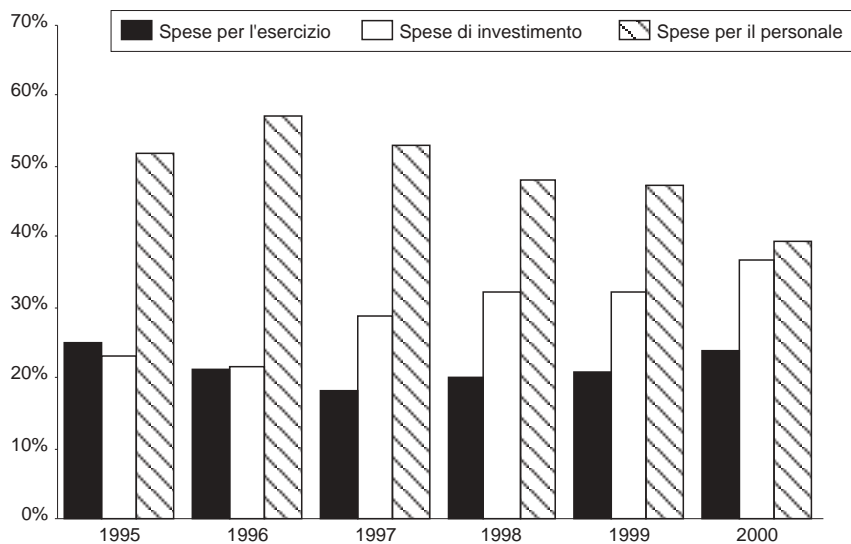
Fonte: elaborazione Censis su dati Marina Militare Italiana, Rapporti, anni vari

Tab. 3.93 - Distribuzione percentuale del bilancio della Marina Militare

| | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 |
|------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Spese per l'esercizio | 25,0 | 21,0 | 18,2 | 20,0 | 20,7 | 23,8 |
| Spese di investimento | 23,0 | 21,7 | 28,7 | 32,0 | 32,0 | 36,8 |
| Spese per il personale | 52,0 | 57,3 | 53,1 | 48,0 | 47,3 | 39,5 |
| Totale | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 |

Fonte: elaborazione Censis su dati Marina Militare Italiana, Rapporti, anni vari

Fig. 3.34 - Distribuzione percentuale del bilancio della Marina Militare, 1995-2000



Fonte: elaborazione Censis su dati Marina Militare Italiana, Rapporti, anni vari

4. UNO SGUARDO ALLO SCENARIO EUROPEO: LA DIFFUSIONE DELLE ESPERIENZE DI CLUSTER MARITTIMO

4.1. L'Europa marittima dei cluster

Non è agevole ricostruire lo scenario statistico completo del comparto marittimo europeo, dal momento che non sono disponibili dati esaustivi, aggiornati e comparabili sugli aggregati nazionali e sui singoli settori che li compongono ed è piuttosto carente la disponibilità di dossier di ricerca incentrati su tale tematica.

Le indagini a carattere europeo più recenti e di maggiore spessore sull'argomento sono essenzialmente quelle realizzate dall'Unione Europea, nelle sue direzioni DG TREN (*Directorate General for Energy and Transport*) e DG Industry (*Enterprise Directorate General*).

Di particolare rilievo, in questo contesto, è lo studio della DG Industry UE, condotto alla fine degli anni 90 (i dati fanno riferimento a un arco temporale che spazia tra il 1993 e il 1997, con proiezioni effettuate sino all'orizzonte del 2003), su "*The Economic impact of maritime industries in Europe*", che analizza l'impatto sull'occupazione e la partecipazione alla creazione della ricchezza delle industrie marittime dei 15 Stati membri dell'UE e della Norvegia.

Lo studio si sostanzia in una raccolta di statistiche a carattere nazionale in qualche modo "omogeneizzate" - o quantomeno rese compatibili nelle grandi linee -, selezionate sulla base della ricerca realizzata sul comparto marittimo olandese dal *Policy Research Corporation N. V.*. Si presenta pertanto strutturato in macrosettori, i medesimi che compongono nello studio citato il comparto marittimo olandese, con l'esclusione, in questo caso, della Marina Militare, in quanto non considerabile come comparto di tipo "industriale". Tale studio è stato presentato ufficialmente al MIF di Valencia nell'ottobre 2001 ed è attualmente disponibile, in ampia sintesi, all'indirizzo web "<http://europa.eu.int/comm/enterprise/maritime>".

I dati contenuti in questa ricerca “*Economic impact of maritime industries in Europe*” rilevano un impatto complessivo del settore marittimo in Europa piuttosto rilevante sia sotto il profilo economico che occupazionale. In particolare, dai dati – sinteticamente presentati nella tavola 4.1 - emerge un forte impatto economico diretto che si sostanzia in un fatturato di ben 159 miliardi di euro, con un valore aggiunto che si aggira intorno ai 70 miliardi di euro (quasi l’1% del Pil dell’UE e della Norvegia insieme) e con un livello occupazionale di non minore entità tenendo conto che trovano impiego nel settore circa 1,5 milioni di individui.

Anche l’impatto economico indiretto risulta tutt’altro che trascurabile: 41 miliardi di euro rappresentano la ricchezza prodotta in termini di valore aggiunto e quasi un milione di persone (0,9 milioni per l’esattezza) trovano occupazione nell’indotto. Il valore aggiunto, che complessivamente (tra diretto e indotto) raggiunge i 111 miliardi di euro, è stato generato quasi per intero in Europa (il 90%), mentre solo una minima parte di esso (il 10%) al di fuori di tale territorio. Ben oltre la metà del suo valore (il 63%), inoltre, è da imputare alla produzione diretta del comparto marittimo e il restante, poco meno di un terzo (27%), all’indotto.

Tav. 4.1 - L’impatto economico dell’industria marittima europea

| Indicatori | Valori |
|---------------------------------------|---|
| Impatto diretto | |
| • Fatturato | → 159 miliardi di euro |
| • Valore aggiunto | → 70 miliardi di euro |
| • Occupazione | → 1,5 milioni di persone |
| • Entrate pubbliche | → 23 miliardi di euro (33% del valore aggiunto) |
| • Spesa dei paesi UE + Norvegia | → 58 miliardi di euro (83% del valore aggiunto) |
| • Spesa fuori dei paesi UE + Norvegia | → 12 miliardi di euro (17% del valore aggiunto) |
| Impatto indiretto | |
| • Valore aggiunto | → 41 miliardi di euro |
| • Occupazione | → 0,9 milioni di persone |
| Impatto complessivo | |
| • Valore aggiunto | → 111 miliardi di euro |
| – generato all’interno | → 90% |
| – diretto | → 63% |
| – indiretto | → 27% |
| – generato in altri paesi UE | → 10% |
| • Occupazione | → 2,4 milioni di persone |

Fonte: U.E.-DG Industry, 2001

Al di là della sua rilevanza produttiva e occupazionale, approssimativamente valutata attraverso tali stime, il comparto marittimo europeo appare coinvolto in un processo di condensazione soggettuale e settoriale che si declina all'interno di ciascuno stato nazionale. In altri termini, sotto la scorta di alcuni casi esemplari, si può notare come in numerosi paesi europei i rispettivi settori legati all'economia marittima (dai trasporti alla cantieristica alla pesca al diporto ecc.) tendano ad aggregarsi seguendo geometrie funzionali variabili per promuovere in maniera unitaria gli interessi e le esigenze dei settori marittimi a livello nazionale e internazionale con maggiore peso rispetto all'importanza dei singoli componenti del raggruppamento.

In realtà, una osservazione attenta delle dinamiche marittime europee consente di affermare che l'Europa marittima non ha ancora scelto quanto e come aggregarsi: non ci sono forme o modelli prestabiliti seguendo i quali i comparti marittimi tendano a raggrupparsi. Ci sono soltanto delle esperienze in campo, alcune più avanzate, altre meno. Ma esiste un minimo comune denominatore tra i comparti marittimi europei, un comune sentire, una aspirazione-esigenza che si fa avanti con sempre maggiore impulso: è la tensione a fare sistema, a divenire gruppo, filiera, a unirsi. È l'attrazione spontanea verso il costituire un *cluster* marittimo.

Dovunque si volga lo sguardo, sia la Francia o l'Inghilterra, sia la Danimarca, la Norvegia, la Germania o l'Olanda, si osserva con evidenza come i singoli comparti marittimi intravedano in una dimensione superiore di carattere nazionale, se non addirittura europea, la possibilità-opportunità di raccogliere le istanze di un settore - quello marittimo - sospeso tra nuove scoperte e nuove responsabilità, aspettative legittime e aspettative esasperate con riferimento al loro potenziale apporto ai sistemi-Paese cui appartengono.

In Germania si inizia a ragionare, così come in Inghilterra, sulla scorta del modello olandese, quel *Dutch Maritime Cluster* che sembra fare scuola oggi in Europa, anche a detta dei rappresentanti della UE, ma nessuno ancora osa considerarlo "ufficialmente" un modello vincente o a cui doversi ispirare. È soltanto una esperienza, particolarmente avanzata, particolarmente vincente, particolarmente significativa, di come oltre una decina di comparti marittimi possa unirsi per fare promozione del mare nel senso più ampio, fino a spingersi addirittura a toccare insieme campi di azione tradizionalmente proprietà delle singole associazioni (il mercato dei capitali, l'internazionalizzazione, l'innovazione tecnologica).

Ogni Paese, infatti, pur nello spontaneismo fenomenologico, pur nell'intuizione di questo processo di convergenza del comparto marittimo, non sopravvaluta le sue capacità direttive "dall'alto", preferendo mantenere

comunque un accompagnamento “dal basso” dei percorsi dei singoli settori, nella convinzione che non si possa obbligare nessuno a creare un organismo superiore di promozione o altra funzione, ma che si possa soltanto prendere atto di ciò che ciascuno vuole, di questo comune sentire, e magari aiutarlo a compiersi e svilupparsi nei modi e nei tempi più convenienti per tutti.

Tra i Paesi che compongono l’Unione Europea, dunque, la logica del *cluster* marittimo è ancora a uno stadio progettuale iniziale, eccezione fatta per il caso olandese; ogni Paese sta seguendo un proprio approccio al problema, assecondando le peculiarità ed esigenze del tessuto industriale esistente e, più in generale, del sistema nazionale (in Inghilterra si inizia a parlarne con maggiore convinzione, così come in Germania; in Danimarca e Norvegia si parla di raggruppamenti di singoli settori industriali).

Nonostante ciò, si riscontra un notevole e diffuso interesse per una riflessione in merito a un eventuale *cluster dei cluster* europei, ovvero una logica comune di integrazione tra i sistemi marittimi europei, inizialmente magari cercando di allargare l’esperienza del Forum dell’Industria Marittima, ritenuto dai più una occasione da ampliare e riempire di nuovi e più vasti contenuti.

Pertanto, all’interno di questo scenario di frammentazione e improvvisazione di ciascun Paese europeo, come accennato il “caso” olandese viene riconosciuto in realtà diffusamente come l’esempio per eccellenza di buona riuscita di una iniziativa di *cluster* marittimo, al punto che da diversi mesi si assiste a un vero e proprio pellegrinaggio presso gli esponenti della *Dutch Maritime Cluster* per conoscere i dettagli dell’iniziativa e poterla, eventualmente, applicare in altre nazioni.

A livello di Unione Europea, comunque, il caso olandese non è ancora mai stato riconosciuto ufficialmente come “l’esempio” o il modello per le politiche comunitarie, limitandosi per ora l’attenzione soltanto a seguire con curiosità e interesse gli accadimenti olandesi, e anche per l’immediato futuro non sembrano potersi identificare segnali di una volontà comune europea in tal senso.

Tuttavia, per l’importanza che riveste nel panorama dei processi di condensazione soggettuale dei settori marittimi europei, esercita un ruolo di protagonismo il comparto marittimo olandese, riunito già da diversi anni in un *cluster* di successo sia sotto il versante culturale che sotto quello più pratico. In particolare, infatti, l’esperienza olandese presenta alcuni aspetti di grande rilievo, tra i quali:

- il *cluster* marittimo è gestito direttamente attraverso una struttura organizzativa dedicata, agile e snella, denominata *Dutch Maritime Center*,

- composta da un Dirigente e due addetti a tempo pieno e localizzata presso un apposito ufficio a Rotterdam;
- il *cluster* olandese raccoglie 11 diversi settori marittimi, per un totale stimato di circa 12.000 imprese: armatori, costruzione di navi, attrezzature marittime, navigazione *offshore*, navigazione interna, dragaggio, porti, servizi marittimi, pesca, nautica e Marina Militare (*Royal Netherlands Navy*). Appare imminente l'allargamento del raggruppamento anche ad altri settori marittimi che ne hanno fatto richiesta;
 - nel valutare l'impatto delle attività marittime sul Paese, gli olandesi oltre che monitorare gli elementi di valore aggiunto e occupazione, prestano grande attenzione anche al fattore "innovazione", ovvero alla capacità che ha il comparto di stimolare innovazione tecnologica e organizzativa nel Paese; a tal proposito occorre ricordare che le ultime due indagini effettuate nel corso del 2000 sulle attività del *maritime cluster* concernevano proprio l'apporto di innovazione attraverso gli investimenti dei diversi settori marittimi e la caratterizzazione delle tecnologie informatiche e dei siti Internet delle società marittime olandesi;
 - il *cluster* ha preso avvio nel 1996 con tre settori, allargandosi poi gradualmente, lavorando soprattutto su una serie di iniziative volte a promuovere il comparto marittimo olandese nel mondo e all'interno del paese (studi, pubblicazioni, trasmissioni televisive divulgative, programmi televisivi educativi per le scuole, approfondimenti su settori quali la pesca o la nautica, ecc.); progressivamente, col passare degli anni, il raggruppamento marittimo olandese ha iniziato a sviluppare utili convergenze anche su versanti maggiormente problematici, quali quello delle esportazioni (è stato avviato l'*Export Forum*, volto a promuovere la partecipazione collettiva per gruppi omogenei di comparti marittimi nelle diverse occasioni promozionali per l'esportazione e nelle fiere) e del mercato finanziario e dei capitali (è stato avviato il *Capital Forum*, volto a creare sinergie di interessi nel campo finanziario tra i diversi settori);
 - un punto qualificante del lavoro del *cluster* marittimo olandese è la flessibilità generata da modalità di lavoro a "geometria variabile": in altri termini, a seconda dei temi affrontati e delle condizioni, non partecipano necessariamente tutti i settori presenti nel cluster ma soltanto quelli di volta in volta più direttamente coinvolti o coinvolgibili;
 - l'intera organizzazione olandese è stata fortemente voluta e accompagnata dal Governo olandese stesso, anche attraverso specifiche linee di finanziamento, in occasione di una reimpostazione complessiva della politica marittima del sistema-Paese. Ad esempio, lo studio iniziale

sull'impatto dei diversi settori sull'economia è stato interamente finanziato dallo Stato, l'ufficio centrale è cofinanziato dal Governo, gli studi ulteriori e le altre iniziative sono cofinanziate dal Governo, ecc.. È previsto il passaggio dell'impegno del Governo dal 100% delle spese - iniziale - al 70% - attuale - al 40% in prospettiva, mediante un contemporaneo maggiore coinvolgimento finanziario delle singole associazioni aderenti.

4.2. Un esempio di eccellenza: il *cluster* marittimo olandese

4.2.1. *I comparti marittimi*

La rilevanza del sistema marittimo olandese è desumibile attraverso il completamento di un vasto progetto di ricerca sul comparto marittimo olandese stesso commissionato dalla *Dutch Maritime Network* e attuato dalla *Policy Research Corporation N.V*¹.

Nella ricerca sono stati trattati i seguenti argomenti:

- Metodologia dell'analisi politica;
- Importanza economica del comparto marittimo olandese;
- Evoluzione autonoma del comparto marittimo;
- Interventi politici;
- Impatto degli interventi proposti;
- Raccomandazioni.

La sezione sull'"Importanza economica del comparto marittimo" riassume i dati sulla struttura economica del comparto marittimo olandese. Comprende una descrizione generale in termini di produzione, valore aggiunto, occupazione, entrate pubbliche e uscite. Particolare attenzione è dedicata ai rapporti tra i vari settori del comparto marittimo e al mercato orientamento all'esportazione di alcuni di essi.

Volendo sintetizzare gli esiti delle analisi statistiche, effettuate con una metodologia chiamata EIS, il comparto marittimo olandese appare composto di circa 12.000 compagnie attive in 11 settori:

- trasporti marittimi;
- cantieristica;
- attrezzature marittime;
- attività offshore;

1. Le informazioni riportate nel paragrafo sono ampiamente tratte dallo studio originale citato.

- navigazione interna;
- dragaggio;
- porti;
- servizi marittimi;
- pesca;
- nautica da diporto;
- Marina Militare.

Il valore della produzione diretta del comparto marittimo olandese ammonta a 14,6 miliardi di euro. I vari settori hanno uno spiccato orientamento internazionale e, a eccezione della Marina Militare, realizzano mediamente il 60% delle loro vendite all'estero; un'attività che corrisponde a circa il 5,4% del volume totale delle esportazioni olandesi. Il valore aggiunto diretto generato dal comparto ammonta a 6,9 miliardi di euro, una cifra che rappresenta all'incirca il 2,5% del valore aggiunto totale generato nel paese. Inoltre, il comparto marittimo olandese dà lavoro a circa 137.000 persone.

In termini di produzione, le branche più importanti del comparto sono quella dei porti (20%), quella dei trasporti marittimi (15%) e quella delle attività offshore (14%). L'insieme di questi tre settori rappresenta all'incirca la metà della produzione totale del comparto. In termini di valore aggiunto spicca il settore portuale, che genera quasi il 30% del valore aggiunto totale. In termini di occupazione, i settori più importanti sono nuovamente quello portuale (19%) e quello delle attività offshore (14%), seguiti dalla Marina Militare (13%) e dal settore della navigazione interna (10%).

L'analisi di input/output impiegata nella ricerca ha anche proposto una stima degli effetti indiretti generati dal settore sul resto dell'economia olandese. L'importanza economica totale del comparto marittimo olandese sembra superare del 35% la sua importanza diretta in termini di produzione e valore aggiunto, e di circa il 40% in termini di occupazione. La produzione totale ammonterebbe dunque a circa 20,2 miliardi di euro, il valore aggiunto totale supererebbe i 10,3 miliardi e l'occupazione totale arriverebbe a toccare le 193.000 unità.

I settori cantieristico, del dragaggio, portuale e delle attività offshore sono quelli che generano gli effetti indiretti più significativi. Nel caso della cantieristica, non solo il valore aggiunto indiretto generato è pari ad almeno 1,3 volte il suo valore aggiunto diretto, ma l'occupazione indiretta è molto più consistente di quella diretta. Il settore del dragaggio ha un notevole effetto indiretto sull'economia olandese in termini di occupazione. Tuttavia, in termini assoluti, il settore portuale detiene anche in questo caso la quota più consistente sul piano dell'importanza economica totale del comparto marit-

timo, rappresentando il 27% del valore aggiunto totale. Il settore delle attività offshore occupa il secondo posto, con il 14% del valore aggiunto totale.

È stata anche stimata la quota parte del valore aggiunto totale che rientra nelle casse dello stato sotto forma di imposte e di oneri previdenziali. Queste entrate ammontano a un flusso totale di 3,8 miliardi di euro, 2,5 miliardi dei quali vengono generati direttamente dal comparto marittimo.

L'analisi delle tipologie di spesa, condotta nell'ambito del progetto, ha rilevato che il comparto marittimo olandese crea investimenti per 2,0 miliardi di euro, il 75% dei quali viene speso all'interno del comparto stesso, mentre il rimanente viene speso in altri settori dell'economia nazionale. La spesa in conto capitale per beni marittimi, particolarmente per navi, viene stimata in 0,7 miliardi di euro. L'effetto del comparto sui consumi olandesi è quantificato in circa 2,8 miliardi di euro.

Esistono infine estesi rapporti (di natura finanziaria e non) *tra* le diverse branche del comparto: questa considerazione emerge da un'analisi che è stata effettuata sull'intero comparto.

I rapporti *finanziari* tra i settori sono spiegati dai reciproci scambi di beni e servizi (di intermediazione). Secondo l'indagine effettuata, il totale degli scambi tra i diversi settori marittimi ammonta a oltre 3,2 miliardi di euro. I fornitori più forti sono i settori della cantieristica e delle forniture marittime. Ciascuno di essi rifornisce altri settori marittimi in ragione di più di 0,9 milioni di euro sotto forma di merce, servizi e beni capitali. Gli acquirenti più forti sono i settori dei trasporti marittimi, della navigazione interna, del dragaggio, delle attività offshore e quello portuale. Nell'insieme, questi ultimi settori acquistano beni e servizi all'interno del comparto marittimo per un totale di 2,2 miliardi di euro; il 35% di tali acquisti è effettuato dal settore dei trasporti marittimi.

Inoltre, dallo studio emerge che i settori dei trasporti marittimi, della navigazione interna, delle attività offshore, della Marina Militare e della pesca hanno, sul comparto marittimo, un forte effetto di generazione di domanda. Ciò dà luogo a importanti effetti indiretti, non solo all'interno del comparto, ma anche sul resto dell'economia olandese. L'effetto totale della domanda dei sei settori citati ammonta a circa 2,4 miliardi di euro (beni di consumo e beni capitali), il 70% dei quali nel comparto marittimo stesso. La branca dei trasporti marittimi evidenzia la più spiccata vocazione alla generazione di domanda e rappresenta una produzione di 0,9 miliardi di euro, più di 0,6 miliardi dei quali nel comparto marittimo.

Anche sotto il profilo *non finanziario* esistono legami vitali tra le varie branche del comparto marittimo. Questi legami determinano in larga misura

la posizione competitiva e la forza dei singoli settori, e come tali rappresentano un elemento nodale della politica marittima. Ne sono un esempio i forti legami di natura tecnologica e la sovrapposizione dei mercati dell'occupazione, oltre ai flussi fisici collegati tra settori quali quello della navigazione interna e quello dei porti marittimi.

Nella sezione dedicata all' "Evoluzione autonoma del comparto marittimo" si delinea l'evoluzione prevista per il comparto nel prossimo decennio in termini di produzione, valore aggiunto, occupazione, entrate pubbliche e uscite. Le previsioni sono state elaborate sotto le ipotesi di una continuazione nell'impostazione politica attuale e che le imprese mantengano fundamentalmente le strategie correnti.

Sotto queste premesse, l'indagine olandese prevede che, entro il 2020, la produzione diretta del comparto marittimo olandese salirà del 31%, a un ammontare di 19,3 miliardi di euro (il tasso di crescita medio annuo dell'1,2% venendo determinato soprattutto dai "settori della navigazione"). La crescita più forte sarà registrata prima del 2005. In questo lasso di tempo la produzione del comparto crescerà in media dell'1,5% ogni anno.

Il valore aggiunto non crescerà allo stesso ritmo della produzione a causa di un aumento della produttività della manodopera. In tutto il periodo considerato, il valore aggiunto crescerà del 26%, che equivale all'incirca all'1% annuo. Si stima che il valore aggiunto totale sarà di circa 9,9 miliardi di euro per il 2020. Nell'intero periodo, l'occupazione crescerà del 15%. Pertanto, si prevede che per il 2020 il comparto marittimo darà lavoro a circa 158.000 persone.

La crescita produttiva autonoma, pari a quasi l'1,2% annuo, prevista per il comparto, darà luogo a una produzione totale aggiuntiva di 5,8 miliardi di euro entro il 2020. In confronto al 1997, il valore aggiunto totale aumenterà così di 2,7 miliardi. L'occupazione aumenterà in ragione di 36.000 nuovi posti di lavoro. trasporti marittimi, navigazione interna e nautica da diporto rappresenteranno il 60% dell'aumento stimato in termini di valore aggiunto, con un contributo di 0,6 miliardi di euro (pari al 23%) da parte dei settori delle attrezzature e dei servizi marittimi. Per il 2020, le entrate pubbliche aumenteranno del 19% raggiungendo una cifra totale di circa 4,5 miliardi di euro.

Gli interventi e le misure politiche raccomandati dal *Policy Research* a margine delle stime statistiche riassunte, sono raggruppate in dieci argomenti che riguardano l'intero comparto. Gli argomenti sono:

- innovazione;
- esportazione;
- mercato interno;

- pianificazione infrastrutturale e ambientale;
- rimodulazione tra le modalità di trasporto;
- apertura internazionale degli operatori;
- mercato dei capitali;
- comunicazione e promozione dell’immagine;
- mercato del lavoro, formazione e ricerca del personale;
- concertazione tra governo e industria.

Secondo le riflessioni maturate dai ricercatori olandesi, l’attuale politica per le industrie marittime del governo olandese tocca già molti aspetti differenti e può essere pertanto considerata come una politica implicita di comparto. Le misure che vengono proposte rappresentano pertanto dei miglioramenti per la politica corrente, mirando ad aumentarne l’efficacia e la sostenibilità.

La previsione relativa agli effetti delle misure proposte opera una sostanziale distinzione tra gli effetti a breve termine (2005) e quelli a lungo termine (2020). Gli effetti economici più importanti degli interventi e delle misure proposte sono attesi nel lungo periodo. Nondimeno, un notevole miglioramento a livello di competitività del settore marittimo si ritiene che possa essere già conseguito per il 2005; questo effetto aumenterebbe gradualmente nel periodo considerato ma sarebbe meno marcato dopo il 2005, quando l’impatto delle misure e degli interventi proposti potrà venire avvertito in pieno.

Secondo la ricerca, l’evoluzione a lungo termine sarà determinata in larga misura dagli sforzi che partiranno proprio dall’industria marittima. Pertanto, le iniziative proposte hanno la caratteristica di “generare compiti” per l’industria marittima. Il tasso di crescita assunto è indicativo, nel senso che sarebbe possibile raggiungere gli effetti previsti in un arco di tempo minore se le misure suggerite fossero sistematicamente e completamente attuate.

Secondo le analisi dei ricercatori, l’insieme delle misure e degli interventi proposti genererà annualmente un valore aggiunto extra di 1,0 miliardi di euro entro il 2005, che toccherà i 3,0 miliardi di euro all’anno per il 2020.

Si prevede che gli effetti più importanti deriveranno dalle misure e dalle iniziative relative a *innovazione, esportazione, rimodulazione tra le modalità di trasporto, mercato dei capitali e apertura internazionale degli operatori*. In termini di valore aggiunto, si stima che gli effetti di tali iniziative e misure ammonteranno a 0,9 miliardi di euro per il 2005, che saliranno a 2,4 miliardi entro il 2020. Dall’istituzione di un Forum delle esportazioni marittime ci si attende la generazione di 0,8 miliardi di euro nel lungo periodo, mentre si prevede che altre misure nel campo delle *esportazioni* genereranno ulteriori 90 milioni di euro.

In termini di valore aggiunto totale, si stima che gli effetti degli ulteriori sforzi nel campo dell'*innovazione* ammonteranno a 103,5 milioni di euro per il 2005 e a 351 milioni per il 2020. Le iniziative nel campo della *rimodulazione tra le modalità di trasporto* genereranno effetti dello stesso ordine di grandezza. Riguardo al *capitale*, le misure e gli interventi proposti potrebbero generare un valore aggiunto extra per un totale di 112,5 milioni di euro per il 2005 e di 175,5 milioni entro il 2020. L'impegno volto a ottenere una maggiore *apertura internazionale degli operatori* avrà effetti notevoli sui settori della cantieristica, del dragaggio e delle attività offshore. Entro il 2005 il valore aggiunto totale generato da questi settori, in rapporto al suddetto campo d'intervento, è stimato in 225 milioni di euro; si prevede un ulteriore aumento fino a 0,6 miliardi di euro per il 2020.

In conclusione, l'aumento previsto in seguito all'attuazione di iniziative aggiuntive potrà fare aumentare il valore aggiunto diretto del comparto marittimo di una percentuale annua del 2%, anziché dell'1% annuo previsto per uno scenario di crescita autonoma. Il valore aggiunto diretto salirà pertanto a 11,7 miliardi di euro per il 2020. L'occupazione diretta aumenterà di quasi 35.000 unità rispetto a quella prevista per uno scenario invariato. Sul versante dell'occupazione indiretta, saranno creati circa 18.500 nuovi ulteriori posti di lavoro.

Nelle considerazioni finali del testo olandese, i risultati di maggiore interesse delle analisi citate vengono tradotti in una serie di raccomandazioni per l'industria e il governo, e si delineano le misure necessarie a garantire lo sviluppo sostenibile dei settori del comparto marittimo. Si definiscono le priorità e il ruolo dei vari protagonisti nell'attuazione delle politiche per il comparto marittimo. A questo riguardo, le misure vengono distinte in tre categorie: misure basate sull'iniziativa dell'industria marittima, misure che richiedono il sostegno del governo e misure che sono di esclusiva competenza del governo.

Le iniziative che dovranno essere sviluppate dall'industria marittima (tramite le organizzazioni di settore o di comparto, quali la Dutch Maritime Network), riguardano principalmente interventi a sostegno dell'imprenditorialità, inoltre offrono supporto a nuove iniziative incentrate sui seguenti temi: *innovazione, esportazione, apertura internazionale degli operatori, mercato dei capitali, comunicazione e promozione dell'immagine, mercato del lavoro, formazione e ricerca del personale*. Le misure necessarie relative al *mercato interno*, alle *infrastrutture*, alla *rimodulazione tra le modalità di trasporto* e alla *concertazione tra industria e governo*, richiedono (principalmente) l'impegno da parte del governo.

In particolare, le raccomandazioni all'industria marittima vertono su:

- continuazione degli sforzi collegati alla costruzione dei contatti e dell'immagine attraverso la Dutch Maritime Network;
- istituzione di un Forum delle esportazioni marittime;
- istituzione di uno strumento di monitoraggio del mercato;
- istituzione di un Forum dedicato ai capitali marittimi;
- studio sulla possibilità di istituire un Forum dedicato alle problematiche dell'innovazione.

Oltre alle iniziative e alle misure introdotte autonomamente dall'industria marittima, nello studio si ritrovano anche altre misure di carattere complementare che richiedono un adeguato appoggio da parte del governo. I campi nei quali l'industria e il governo dovranno concertare le misure sono soltanto quattro: *innovazione, esportazioni, mercato dei capitali e lavoro, formazione e ricerca del personale*. Riguardo agli altri campi, non sono state formulate raccomandazioni concrete.

4.2.2. *L'esperienza nel mercato dei capitali*

Come precedentemente accennato, nell'esperienza del *cluster* marittimo olandese grande rilevanza è stata attribuita ad alcune funzioni portanti per il tessuto produttivo, prime tra tutte quelle del mercato finanziario e della produzione di innovazione. Peraltro, proprio questi due temi sono stati oggetto di approfondimenti specifici da parte dei ricercatori olandesi, al fine di cogliere le questioni più interessanti e di verificare analiticamente spazi e problematiche per lo sviluppo ulteriore dei singoli comparti e dell'insieme dell'industria marittima più in generale.

Rimandando al prossimo paragrafo per la proposizione di una sintesi dei materiali elaborati con riferimento al tema dell'innovazione, nel prosieguo di questo paragrafo, invece, si vogliono presentare gli esiti riscontrati negli studi olandesi in merito al mercato dei capitali, ricordando che ciò che viene riportato è materiale elaborato direttamente dai centri di ricerca olandesi.

Nel corso dello studio sul funzionamento del mercato dei capitali nel settore della fornitura di attrezzature marittime, sono stati intervistati rappresentanti del lato della domanda (i fornitori di attrezzature marittime) e del lato dell'offerta (i fornitori di capitale).

Gli argomenti sollevati dal lato della domanda hanno riguardato la struttura attuale di finanziamento dei fornitori di attrezzature marittime, gli sviluppi prospettati, gli effetti di questi sviluppi sulle future esigenze di

capitali e la struttura di finanziamento prevista per il futuro dai fornitori di attrezzature marittime. Sul versante dell'offerta, lo studio si è incentrato sull'attuale presenza delle società di navigazione nel portafoglio clienti dei fornitori di capitale, sull'immagine dell'industria marittima e sugli sviluppi previsti nel settore.

In seguito al lavoro di ricerca è stato possibile verificare che gli operatori delle società marittime ritengono che spesso i fornitori di capitale facciano troppo poco per conoscere e capire il settore marittimo. Questa situazione genera incomprensioni che si traducono in una scarsa considerazione nei confronti dei fornitori di capitali da parte del settore marittimo; nei casi in cui i finanziatori si impegnano effettivamente a comprendere il settore, i loro sforzi sono molto apprezzati.

Il desiderio di migliori relazioni è presente in entrambe le parti. Lo studio evidenzia che i dirigenti del settore marittimo sono spesso insoddisfatti dei fornitori di capitale. Le persone che operano nel settore marittimo non sono in genere bene informate riguardo alle varie forme di capitale e ai vantaggi che i finanziatori sono in grado di offrire. Oltre a ciò, spesso non sanno come reperire i finanziatori (alternativi). I fornitori di capitale, dal canto loro, sulla base della loro esperienza - in particolare le banche - sostengono di vedersi offrire poche opportunità. Molte di esse non cercano attivamente possibilità d'investimento nel settore, e la maggior parte delle possibilità che si presentano loro derivano da reti di contatti proprie.

Per quanto attiene alla crescita delle società, il settore della fornitura di attrezzature marittime ha buone aspettative. Queste aspettative di crescita ampiamente diffuse nel settore non sono tuttavia condivise dai fornitori di capitale. Secondo questi ultimi, il settore marittimo è troppo ciclico per lasciar prevedere una crescita strutturale. Questa considerazione, unita a quella della crescente globalizzazione, induce i fornitori di capitale a prevedere un rallentamento nelle attività dell'industria marittima in Olanda.

L'internazionalizzazione, si sostiene, farà sentire in particolare i suoi benefici sulle società che fanno uso intensivo di conoscenze tecniche. I fornitori di capitale condividono l'idea dei fornitori di attrezzature marittime, per cui l'internazionalizzazione del settore marittimo si prospetta come un'opportunità anziché come una fonte di preoccupazione. A loro parere, questa opportunità si concretizzerà se i fornitori di attrezzature marittime sapranno adottare un approccio flessibile alla propria attività. Dovranno seguire i loro clienti all'estero e così potranno mantenerli. Un altro vantaggio è dato dalla possibilità di suddividere l'attività in una parte a uso intensivo di manodopera, che potrà essere espletata in paesi nei quali il costo del lavoro

è basso, e in una parte a uso intensivo di conoscenze tecniche, che potrà essere mantenuta in Olanda.

A giudizio dei fornitori di capitale, si impone una razionalizzazione dell'industria marittima. Attualmente, si rileva la presenza di troppi soggetti di dimensioni insufficienti in un mercato che, in Olanda, sta accusando segni di rallentamento. Molte di queste società vengono mantenute in vita dallo stato olandese, in modo diretto o indiretto, mediante incentivi fiscali e/o sovvenzioni speciali. Tuttavia, questi incentivi fiscali hanno anche contribuito alla formazione di un certo livello di capacità eccedente, che lascia prevedere ai fornitori di capitale buone opportunità di consolidamento nel settore.

L'analisi conclude affermando che la *Dutch Maritime Network* dovrà lavorare verso una maggiore trasparenza nell'industria e che sarà possibile portare nuova attenzione sul settore soprattutto diffondendo "storie di successi".

4.2.3. *L'innovazione come fattore di competitività*

Dal momento che gli sviluppi collegati a Internet stanno subentrando in modo sempre più rapido, e molti imprenditori marittimi trovano difficile stimarne il valore effettivo, è stata condotta una ricerca sui siti web e l'e-business del settore marittimo olandese.

In particolare, si è voluto classificare l'e-business in almeno tre modi diversi: in base alle parti coinvolte; in base al tipo di organizzazione della domanda e della fornitura di prodotti e servizi; e in base al livello di supporto elettronico alla gestione delle transazioni.

Le applicazioni Internet del settore marittimo alle quali il rapporto di ricerca olandese si è riferito riguardano dinamiche di *business-to-business*, portali organizzati per fornitori e varie tipologie di e-business.

Nel dettaglio, con lo studio del Policy Research si è deciso di provare a fornire una risposta a tre precisi interrogativi:

- Quali sono gli sviluppi a livello di siti web del settore marittimo all'estero?
- E quali sono, invece, gli sviluppi a livello di siti web in Olanda?
- Quali sono gli sviluppi dell'e-business marittimo?

Come risultato generale del lavoro di indagine, è emerso che solo una parte relativamente piccola delle società marittime olandesi è presente su Internet. La maggior parte dei siti esistenti si limita ad offrire informazioni: questa è la prima fase del ciclo di una e-business.

Molti siti del settore marittimo di tutto il mondo si possono trovare in un numero limitato di portali internazionali. Presso questi portali è registrato un ristretto numero di siti olandesi. Di conseguenza, i siti olandesi sono poco rappresentati rispetto a quelli internazionali di contenuto analogo, e trovarli è difficile.

Le attività di e-commerce marittimo sono state avviate quindici anni fa dalle più importanti linee di container. Queste società sono tuttora all'avanguardia in ogni tipo di applicazione mirata al supporto delle operazioni aziendali nel comparto marittimo. Altre società potrebbero ispirarsi al loro esempio.

Lo studio sostiene ancora che le società e-business sono poche e hanno campo d'azione e dimensioni limitati. Alla data della rilevazione, sono state individuate solo 20 società che si sono avventurate su questa strada, ma di recente è stata annunciata la prossima entrata in gioco di altrettante società. Tra le nuove imprese basate su Internet figura una sola società olandese, ma c'è spazio anche per altre.

Per quanto attiene, poi, alla risposta più diretta e immediata ai tre quesiti iniziali, è risultato che:

Portali marittimi internazionali

È stato riscontrato che esistono varie decine di migliaia di siti web di società marittime. Questi si raggruppano in un limitato numero di portali (16), tutti internazionali; i più grandi mettono a disposizione all'incirca 6000 *link* e contengono molte categorie di società e attività marittime. A volte sono organizzati con un criterio territoriale (ad esempio, l'Europa o gli Stati Uniti), o sono dedicati a una determinata branca del comparto marittimo. La creazione di un buon portale rappresenta di solito il primo passo per il lancio di applicazioni di e-commerce e di e-business.

Molti siti si limitano a offrire le principali informazioni riguardo alle attività della compagnia, mentre altri offrono applicazioni di e-commerce, particolarmente nel caso delle grandi linee di container. I portali non sono sempre mantenuti aggiornati e alcuni di essi, avviati da singoli operatori, trovano difficile sostenere l'investimento necessario a una manutenzione continua. Le organizzazioni che gestiscono portali marittimi a livello professionale stanno diventando sempre più numerose.

Siti web del settore marittimo olandese

La ricerca sullo stato dei siti web del settore marittimo olandese è risultata molto complessa a causa della loro eccessiva frammentazione: l'Olanda non

ha un unico portale nel quale siano reperibili tutti i siti del settore. Sono stati trovati più di 1.100 siti, assai diversi per contenuto e qualità professionale. La maggior parte di questi rientra nel settore dei servizi marittimi (403), seguito da quello ben rappresentato (300) delle attrezzature marittime, e da quello della nautica da diporto (199).

E-business del settore marittimo

Secondo quanto si legge dallo studio olandese, Amazon.com e eBay Inc. sono delle note società di e-business. Nel 1999, la prima ha ricavato un fatturato di 1,8 miliardi di euro da attività *business-to-consumer*. E-Transport, che è probabilmente la maggiore azienda Internet del settore marittimo, ha fatto registrare un fatturato di 53 milioni di euro e dato lavoro a 530 persone. Finora sono state individuate 20 e-business legate al settore marittimo, che possono essere raggruppate in tre categorie:

- siti dedicati ad approvvigionamenti/appalti;
- siti dedicati al mercato, alle aste e alle compravendite di titoli;
- siti con attività di back office (emissione di documentazione).

È stato trovato un solo sito olandese che opera nella categoria aste, la società QuickEquip.

Ma l'attenzione del *cluster* marittimo olandese non si è manifestata soltanto attraverso una ricerca sui siti web e l'e-business. La considerazione dell'estrema importanza di ragionare di innovazione accanto agli altri aspetti della produzione o dell'occupazione per far ben comprendere cosa possa significare una efficiente industria marittima per un sistema-Paese ha spinto i soggetti a promuovere anche uno studio ulteriore sulle dinamiche di innovazione presenti nel comparto marittimo.

Uno dei fattori più rilevanti dell'alta competitività delle imprese olandesi è infatti stato valutato nel loro atteggiamento innovativo. La spinta innovativa delle imprese è di estrema importanza perché esse dovranno sempre più distinguersi dalla concorrenza sui mercati esteri facendo progressivamente assegnamento sulla qualità e sulle competenze piuttosto che sul prezzo. E questa considerazione assume valore in particolar modo per le imprese del comparto marittimo, considerato il loro obiettivo di conseguire una crescita economica superiore alla media (soprattutto nel caso olandese), e che presumibilmente ciò potrà avvenire facendo leva in misura prevalente sui mercati esteri.

In questo caso, l'interrogativo che si sono posti i ricercatori olandesi è stato il seguente: qual è stato il grado di effettiva innovazione del comparto marittimo nel 1999?

Per rispondere a questa domanda, su richiesta della Stichting Nederland Maritiem Land, è stata svolta una approfondita valutazione dell'intero comparto marittimo olandese, comprensivo evidentemente degli undici settori di attività marittime che compongono il *cluster*. Sulla base di questa analisi è stato possibile individuare le diverse tipologie di imprese innovative attive nel comparto marittimo, e sono state inoltre rilevate le relazioni intersettoriali e quantificati i flussi di trasferimento di conoscenze interni ed esterni al settore marittimo. A questo scopo, come riportato nello studio, sono state condotte circa 100 interviste approfondite con organizzazioni e imprese interessate, oltre a un'indagine telefonica su di un campione di 775 imprese.

Nel seguito vengono riportati, esattamente così come evidenziati nello studio olandese, i principali risultati delle analisi e le relative considerazioni elaborate dai ricercatori impegnati nelle indagini².

- circa quattro quinti delle imprese che fanno parte del comparto marittimo impiegano dipendenti in una o più attività innovative. In media, in queste imprese, un dipendente su tre è coinvolto in attività innovative; le persone interessate dedicano un quinto del loro orario di lavoro a tali attività;
- due terzi delle imprese del comparto marittimo utilizzano conoscenze di altre organizzazioni o istituzioni per realizzare innovazioni al loro interno;
- negli ultimi 3 anni, il 14% delle imprese ha ricevuto sovvenzioni all'innovazione nazionali, e soltanto il 4% ha ricevuto sovvenzioni europee;
- un ristretto gruppo di imprese (il 15%) ha implementato soluzioni tecnologiche completamente nuove ai fini dell'innovazione o dello sviluppo di prodotti/servizi;
- le imprese investono nella formazione di un dipendente su cinque;
- più della metà delle imprese marittime (58%) effettua innovazioni di processo in modo continuo;
- poco più di un quarto (28%) delle imprese ha inserito i propri sforzi innovativi in un documento programmatico. Questo fatto conferma che, pur innovando, molte imprese marittime olandesi non utilizzano l'innovazione come uno strumento strategico per diventare più competitive;
- negli ultimi tre anni, più di un terzo delle imprese marittime olandesi ha apportato adattamenti alla propria struttura organizzativa;
- nuovi prodotti o servizi generano il 17% del volume d'affari;
- il più potente impulso all'innovazione è l'aumento dell'efficienza;

2. Va segnalato che i risultati relativi all'intero comparto marittimo non hanno incluso però i comparti dei servizi marittimi, la Marina militare olandese e la parte relativa alle attività di vendita al dettaglio e all'ingrosso e ai servizi dell'industria degli sport marini.

- la dirigenza dell’azienda ha un importante ruolo di stimolo;
- è possibile ricostruire una tabella input/output delle conoscenze. Questa tabella è stata costruita dai ricercatori olandesi considerando il tempo totale (in anni-uomo) dedicato da un settore allo sviluppo di prodotto nel 1998, e la quota di questo tempo trasferita ad altri settori;
- nel 1998, il comparto marittimo olandese ha dedicato complessivamente un tempo di 4.600 anni-uomo al miglioramento e allo sviluppo di prodotti e servizi, e questo tempo è stato trasferito sotto forma di conoscenze ad altre imprese marittime;
- circa la metà delle imprese (52%) incontra ostacoli allo sforzo innovativo. Le principali barriere indicate derivano da (in ordine decrescente di incidenza):
 - problemi di budget;
 - mancanza di personale adeguatamente qualificato;
 - problemi legati alla legislazione e ai regolamenti;
 - resistenze del personale;
 - strettoie operative e informative tipiche dei vari settori.

In base alla loro innovatività, le imprese del comparto marittimo olandese sono state infine classificate in quattro tipologie prevalenti:

- imprese “allrounder” (19%);
- imprese orientate agli obiettivi (23%);
- imprese flessibili (34%);
- imprese minimaliste (24%).

Un interrogativo fondamentale che lo studio lascia aperto, però, è se l’attuale innovazione specifica del comparto marittimo olandese sia realmente sufficiente. L’innovazione dell’intero comparto, così come quella delle sue singole branche, infatti dovrebbe essere confrontata con quella di vari altri paesi significativi sotto questo aspetto. Non sono tuttavia disponibili dati al riguardo. I ricercatori olandesi hanno rilevato in proposito di poter disporre per il confronto soltanto del riferimento dei dati relativi all’industria manifatturiera olandese. È stato pertanto osservato che il comparto marittimo è in forte ritardo rispetto all’industria manifatturiera in termini di *input* innovativi, di innovazione dei processi e di *output* innovativi. Pur non permettendo di stabilire se l’innovazione del comparto marittimo sia sufficiente o meno, i fatti sopra indicati dimostrano che il comparto marittimo olandese possiede un potenziale finora inespresso di maggiore innovazione.

Lo studio conclude commentando ulteriormente la classificazione delle imprese del comparto marittimo in varie tipologie di innovazione che dà luogo a quattro gruppi di imprese, tra cui le *allrounder* e quelle orientate agli

obiettivi, che possono essere considerate le più innovative. L'aggregato di questi due gruppi rappresenta il 42% delle imprese marittime. Le imprese flessibili sono decisamente meno innovative, mentre quelle minimaliste possono a malapena essere considerate innovative.

Naturalmente, non tutte le imprese marittime secondo i ricercatori potranno trasformarsi in *allrounder*, sebbene, nel tempo, siano possibili spostamenti da un gruppo all'altro; varie tipologie innovative possono, ad esempio, riflettersi sulle altre.

Le *allrounder* potranno imparare dalle imprese orientate agli obiettivi (innovazione più mirata tenendo conto degli obiettivi di produzione); dal canto loro, le imprese orientate agli obiettivi potranno imparare dalle *allrounder* (maggiore cooperazione, processi più innovativi, e innovazione in più campi).

Le imprese flessibili potranno imparare dalle imprese orientate agli obiettivi (passaggio dall'innovazione reattiva, "dopo i fatti", all'innovazione preventiva, "prima dei fatti", una gestione più strategica dell'innovatività); in ultimo, le imprese minimaliste potranno eventualmente imparare dalle imprese flessibili (acquisire una consapevolezza iniziale delle possibilità di un atteggiamento innovativo).

Tav. 4.2. - Breve caratterizzazione dei quattro tipi di innovazione nel comparto marittimo olandese

| | |
|---|--|
| <p>Allrounder</p> <hr/> <p>Innovative su tutta la linea Molti sforzi innovativi Orientate all'esterno (outsourcing, cooperazione, uso di sovvenzioni) Leader nei processi Innovazioni in molti campi Notevole punteggio relativo all'output innovativo Grandi imprese (in media 92 dipendenti)</p> | <p>Imprese orientate agli obiettivi</p> <hr/> <p>Innovative con orientamento agli obiettivi Considerevole impegno innovativo Gestione aziendale discretamente innovativa Buon punteggio in rapporto all'output innovativo Produzione maggiore con minore impegno rispetto alle imprese <i>allrounder</i> Dimensioni medie (in media 28 dipendenti)</p> |
| <p>Imprese flessibili</p> <hr/> <p>Innovatività flessibile dettata dalle esigenze del cliente o dalla natura del lavoro Alta percentuale di dipendenti impegnati nelle attività innovative Impegno innovativo medio Orientamento all'esterno limitato Processo produttivo e produzione in sensibile ritardo Costanti interventi di miglioramento del processo aziendale Piccole imprese (in media 6 dipendenti)</p> | <p>Imprese minimaliste</p> <hr/> <p>Innovatività minima I punteggi più bassi in tutti i campi... ... a eccezione della certificazione ISO Innovazione in meno di un campo Nuovi prodotti/servizi quasi assenti Piccole imprese (in media 7 dipendenti)</p> |

Fonte: EIM, 1999

4.3. Un riferimento tradizionale: il Regno Unito

4.3.1. La valenza internazionale

Il rapporto di ricerca dal quale sono stati tratti i dati e le informazioni sulla situazione del comparto industriale marittimo nel Regno Unito è stato commissionato dal *Foresight Marine Panel* (FMP) alla *Douglas Westwood Association* e completato nell'agosto del 2000³. Lo studio, realizzato per colmare la carenza di dati quantitativi sulle industrie marittime del Regno Unito in rapporto al loro contributo all'economia, alle esportazioni e al valore dei mercati esteri, è stato redatto principalmente allo scopo di:

- individuare, per ciascun settore, il mercato mondiale potenziale per le esportazioni del Regno Unito;
- determinare, per ciascun settore, le opportunità di esportazione del Regno Unito, attuali e del prossimo quinquennio;
- analizzare l'attuale mercato marittimo complessivo e il suo potenziale nel periodo di cinque anni;
- individuare alcune opportunità particolari che il Regno Unito potrebbe cogliere per aumentare le proprie percentuali di esportazione;
- incoraggiare il settore marittimo nel suo insieme a considerare le proprie opportunità a più lungo termine.

Per avere il giusto approccio nel trattamento delle informazioni contenute nel documento, appare opportuno sottolineare come la completezza e il livello di dettaglio dei dati sono il risultato in parte dell'impiego di statistiche ufficiali, in parte di una ricostruzione delle informazioni mancanti attraverso il ricorso a stime approntate sulla base di altre fonti.

Un esempio specifico in tal senso è rappresentato dal settore cantieristico, per il quale è stato sviluppato un apposito modello econometrico (lo stesso modello è stato applicato anche per determinare i valori del comparto delle attrezzature marittime e modelli distinti di mercato sono stati applicati inoltre ai comparti dei sommergibili teleguidati, della produzione sottomarina e del rilevamento oceanografico) allo scopo di derivarne il valore dell'industria, presentando una segmentazione per tipologia di navi e per regione. Infatti la maggior parte dei mercati trattati comprendono tre elementi tipici: l'acquisto di attrezzature, il costo d'esercizio e il valore della produzione.

Nel settore del petrolio e del gas *offshore*, ad esempio, si è stati in grado di separare le spese in conto capitale per l'impianto delle attività *offshore* dalla spesa

3. Le informazioni riportate nel paragrafo sono ampiamente tratte dallo studio originale citato.

d'esercizio e dal valore del petrolio prodotto. In modo analogo, la cantieristica costituisce l'elemento di spesa d'impianto dell'industria dei trasporti marittimi, che ha anch'essa una spesa di gestione e il cui valore della produzione è rappresentato dai profitti generati dal trasporto merci e passeggeri.

Anche in merito alle esportazioni non esistono statistiche utilizzabili perché spesso un settore aziendale dell'industria marittima ha una base di clienti che opera in un arco diversificato di industrie (i veicoli subacquei vengono impiegati nei settori dell'estrazione *offshore*, dei cavi sottomarini, della difesa, del rilevamento oceanografico, ecc.). In questi casi, sono stati presentati valori appositamente stimati.

L'analisi effettuata si presenta dunque complessa e articolata. Viene ricostruito lo scenario della produzione marittima britannica, in relazione al contesto internazionale, disarticolandola per settori e, successivamente, si approfondisce l'aspetto dei segmenti di mercato incrociando i settori marittimi con le principali partizioni geografiche dei mercati marittimi stessi.

Ai fini del confronto, i tre settori maggiormente significativi sotto il profilo economico risultano essere indubbiamente: la *produzione di petrolio e gas offshore*, i *trasporti marittimi* e la *Marina Militare*. Tuttavia nello studio citato si riporta una descrizione sintetica dei settori più importanti per ottenere una panoramica completa del comparto in questione.

Ai fini del presente rapporto può essere opportuno proporre alcuni tra i principali risultati delle analisi.

Produzione offshore di petrolio e gas – Si tratta senza dubbio della più importante industria marittima del Regno Unito e, probabilmente, del mondo. Le navi per le attività di estrazione offshore costituiscono una flotta speciale di 3.394 imbarcazioni. La maggior parte di queste sono rimorchiatori salpa ancore per piattaforme e pontoni, e formano il 67% della flotta mondiale. Il totale delle entrate generate nel Regno Unito dalla produzione offshore di gas e petrolio è stato nel 1999 di quasi 29 miliardi di euro. La spesa globale del settore (spesa in conto capitale e spesa d'esercizio) per il 1999 è stimata in 95 miliardi di euro e quella del Regno Unito in 16,6 miliardi di euro.

Difesa – Dalla fine della Guerra Fredda, la spesa militare mondiale è calata del 34%. Si registrano tuttavia segni di ripresa della spesa in conto capitale, con una prevedibile crescita nel campo della costruzione di nuove navi nei 10 anni a venire. Si stima che la spesa mondiale annua dedicata alla marina militare inclusiva di tutti i costi per il personale, le attrezzature e gli armamenti sia di 250 miliardi di euro. Nel mondo, sono operative circa 4.000 navi militari, e si stima che nel 2000 ne siano state ordinate altre 158. Il potenziale di esportazione di navi complete è però limitato (nel 1999 il Regno

Unito ha espletato ordinativi esteri di attrezzature e servizi per 1250 milioni di euro, ma non ha venduto navi da guerra).

Cantieristica – Secondo le stime dei ricercatori del FMP, nel 1999 l'industria civile mondiale ha raggiunto un valore pari a 35 miliardi di euro. Il numero e le dimensioni delle navi passeggeri rimasti pressoché costanti per tutti gli anni 80, negli anni 90 sono aumentati notevolmente. Il numero della navi è passato dalle 170 del 1990 (navi di 1.000 tonnellate lorde e oltre) alle 235 del 1999. Nel 1990, c'erano soltanto tre "supertransatlantici", navi con una stazza superiore alle 70.000 tonnellate; nel 1999 se ne contavano 29, che rappresentavano il 31% del naviglio. In quegli stessi anni, la quota del Regno Unito della cantieristica commerciale mondiale ha assunto valori variabili tra 0,5% e 1,5%, con una media dell'1% circa. Le consegne effettuate dai cantieri navali del Regno Unito nel 1999 sono stimate in 166,6 milioni di euro circa, e si prevede che questa cifra salirà a 556,6 milioni di euro nel 2003.

Riparazione di navi – Si stima che il mercato mondiale di questo settore abbia un valore totale di circa 9,16 miliardi di euro. Si prevede che tra il 1998 e il 2003 i profitti diminuiranno dell'1% circa per effetto della forte concorrenza in questo settore. Per il Regno Unito i profitti ammontano a circa 333,3 milioni di euro e rappresentano il 3,6% del mercato (una quota ben maggiore di quella che il paese detiene nella costruzione di navi nuove).

Attrezzature marittime – Il valore totale del settore delle attrezzature marittime, a livello mondiale, è stimato in circa 16 miliardi di euro. Nel Regno Unito, il *consumo* di attrezzature marittime è modesto (circa lo 0,5%), e questa quota varia in funzione della produzione dei cantieri civili del paese. La produzione di attrezzature marittime del Regno Unito è stimata in 1416,6 milioni di euro. Ci si attende che il valore prodotto da aziende di proprietà del Regno Unito aumenti notevolmente, considerato che le compagnie del Paese hanno di recente portato a termine importanti acquisizioni all'estero. Alcune aziende di proprietà del Regno Unito sono attualmente leader mondiali in aree come quelle della propulsione.

Porti – Nel mondo esistono oltre 2.000 porti importanti che movimentano carichi per 4,9 miliardi di tonnellate. La loro gestione rappresenta un mercato del valore di 14,6 miliardi di euro. Il volume del traffico commerciale è aumentato a un tasso più elevato di quello della produzione lorda a causa della crescente globalizzazione emersa a livello di movimentazione di merci di valore in corso di lavorazione tra Paesi. Questo fenomeno non ha influito soltanto sui tipi di nave impiegati, ma anche sui requisiti dei porti e del trasporto intermodale. Le quantità movimentate attraverso i terminali container sono aumentate del 300% dal 1985 e tre previsioni indipendenti

prospettano un ulteriore aumento del 50% di questa quantità (per circa 300 milioni di TEU) entro il 2005 e una previsione indica che raddoppieranno entro il 2010. Le compagnie portuali del Regno Unito detengono una quota del 6% del mercato, per un valore di 883,3 milioni di euro. Lo sviluppo portuale continuerà a costituire un mercato importantissimo: la Banca Mondiale prevede che, per gestire l'atteso aumento del traffico dei container, per il 2005 si renderanno necessari 200-300 nuovi terminali per container.

Trasporti marittimi – Questa industria genera entrate che si stimano intorno ai 260 miliardi di euro, e ha una prospettiva di crescita a 281,6 miliardi di euro per il 2004. Le dimensioni delle navi da carico continuano ad aumentare. Con riferimento agli ultimi 20 anni, il Registro Navale dei Lloyds indica che la flotta mondiale di navi da 100 tonnellate lorde o oltre è passata dalle 73.832 alle 88.168 unità. Dal 1970, la stazza media delle navi da carico è aumentata del 43%, passando da 4.337 a 6.201 tonnellate lorde. Il trasporto di container è raddoppiato tra il 1990 e il 1998, e si ritiene che oggi rappresenti il 20% del volume del trasporto marittimo mondiale.

Si stima che il mercato mondiale del "trasporto intermodale" che ne deriva valga 85 miliardi di euro e si prevede che possa salire a 101,6 miliardi entro il 2004. Uno dei fattori che esercita l'impatto più forte sull'industria marittima è il livello di attività globale e la quantità di scambio mondiale che ne deriva. Si stima che oltre il 90% dello scambio internazionale sia trasportato per mare, e nel periodo 1985-1999 il traffico commerciale marittimo mondiale è aumentato del 50% raggiungendo i 5 miliardi di tonnellate, con l'aumento più forte nel campo del trasporto del greggio e dei suoi derivati.

Nel periodo 1990-1998, la crescita media è stata del 3,2% l'anno. Il traffico commerciale marittimo del Regno Unito è cresciuto in media del 2,3% annuo nel quinquennio che termina col 1998, con un totale di 568 milioni di tonnellate. La flotta mercantile del Regno Unito, pur avendo accusato un certo declino nel corso degli anni, si presenta come una delle più efficienti al mondo.

Questa caratteristica si riflette nell'ottimo rapporto tra redditività e dimensioni della flotta: infatti, il Regno Unito possiede il 3% del tonnellaggio totale, ma controlla il 6% del mercato.

Servizi marittimi – Il Regno Unito è un Paese all'avanguardia in fatto di fornitura di una vasta gamma di servizi finanziari e professionali agli spedizionieri marittimi: servizi bancari, assicurativi, di intermediazione, legali, di classificazione e pubblicitari. Questi "operatori invisibili" aggiungono quasi 1,6 miliardo di euro ai profitti realizzati all'estero dal Regno Unito. Quest'ultimo possiede importanti quote di mercato nei settori delle

assicurazioni marittime (circa il 20%) e dei finanziamenti ai trasporti marittimi (18%). Il Registro Navale dei *Lloyds* classifica circa il 20% del naviglio commerciale mondiale. Il settore dei servizi marittimi genera molta occupazione. Il centro più importante è Londra, dove si contano 13.800 addetti. Si ritiene che in tutto il Regno Unito il settore dei servizi marittimi dia lavoro a 15.000 persone e produca entrate per 3,6 miliardi di euro, che rappresentano il 20% di un mercato mondiale di 18,3 miliardi di euro. Restano ancora aperte notevoli prospettive di sviluppo.

Cavi sottomarini – Si stima che il mercato globale della produzione e installazione dei cavi valga 8,3 miliardi di euro, e ci si attende che cresca fino a 10 miliardi di euro entro il 2004. Attualmente, i cavi vengono prodotti per la maggior parte fuori del Regno Unito, ma nel Paese sta emergendo una attività diretta ad alcuni aspetti dell'installazione e della manutenzione.

Trasporto passeggeri – La crescita di questo settore si è tradotta nel 1999 nel trasporto di 11,2 milioni di passeggeri e in un valore mondiale del mercato di quasi 20 miliardi di euro. In questo momento, esistono preoccupazioni riguardo a un possibile eccesso di capacità a breve termine. Tuttavia, il potenziale di crescita del mercato rimane alto ed entro il 2004 potrebbe salire a 25 miliardi. Il Regno Unito ha sempre mantenuto una presenza importante, principalmente grazie a *Cunard* (ora parte della statunitense Carnival) e *P&O Cruisers*, ma anche grazie all'apporto crescente di numerose aziende minori.

Nautica da diporto e sport marini – Si stima che nel mondo ci siano 34 milioni di imbarcazioni da diporto di tutte le dimensioni e che ne vengano consegnate 800.000 nuove unità all'anno. Il valore mondiale dell'industria della *nautica da diporto* è stimato in 41,6 miliardi di euro e la relativa quota del Regno Unito in 4,3 miliardi. L'attività cantieristica mondiale dedicata al settore si attesta sui 10,6 miliardi di euro; la produzione del Regno Unito corrisponde a 1033,3 milioni.

Il Paese occupa un posto importante in questo settore di attività marittime e una parte notevole della sua produzione finale è destinata all'esportazione. Nel 1998 le esportazioni del Regno Unito sono state equivalenti a 945 milioni di euro (di cui 391,6 milioni in imbarcazioni), a fronte di importazioni per 346,66 milioni di euro. Anche altri settori delle attività sportive e ricreative marine, come quello della *pesca subacquea* hanno conosciuto una forte crescita.

Minerali – Notevoli quantità di minerali solidi vengono estratte dal fondo del mare nelle aree costiere di molti paesi. Questa produzione varia da materiali di grande valore, come i diamanti, ad aggregati minerali di scarso valore. Il valore mondiale delle attività esistenti si aggira probabilmente sui

1166,6 milioni di euro. Nel Regno Unito, l'industria del dragaggio di aggregati minerali ha un valore di circa 250 milioni di euro l'anno. I macchinari per lo sfruttamento dei giacimenti diamantiferi sottomarini della Namibia sono stati forniti da una società con sede nel Regno Unito, la *SubSea Offshore*.

Fonti di energia rinnovabile – Le migliori opportunità per il Regno Unito si presenteranno nel medio periodo, tra il 2005 e il 2015. Le competenze tecniche a livello di strutture offshore unite all'ampliamento della base industriale della produzione di rotor e turbine potrebbe permettere al Regno Unito di ottenere ampi vantaggi dalla crescente domanda di energia rinnovabile. Si stima che per il 2010 il mercato mondiale dell'energia rinnovabile avrà un valore di 666,6 miliardi di euro, un valore del quale l'energia eolica marina potrebbe rappresentare fino al 5% (33,3 miliardi di euro).

Acquacoltura – L'acquacoltura fornisce circa il 29% dei pesci, crostacei e molluschi consumati nel mondo e rappresenta un'industria del valore di 46,16 miliardi di euro, di cui 24,5 miliardi provengono dall'acquacoltura marina. Recentemente, il tasso di crescita è stato dell'ordine del 7-10% annuo e si ritiene che continuerà su questi ritmi, considerate le restrizioni applicate alla pesca e la crescente domanda di alimenti di origine marina. La Cina è il principale produttore; mentre la produzione del Regno Unito è valutata in 416,6 milioni di euro.

Desalinizzazione – L'aumento della domanda di acqua dolce potrebbe sospingere il valore annuo del mercato da 1,6 miliardi circa di euro (il dato è relativo al 1996) a 2,5 miliardi di euro per il 2004.

Sottomarini teleguidati – I veicoli subacquei teleguidati vengono utilizzati per la ricerca e a fini militari. La produzione e la gestione dei sottomarini teleguidati genera un valore di 1000 milioni di euro che salirà probabilmente a 1500 milioni entro il 2004. Nel Regno Unito, il settore conta alcune fabbriche importanti e varie società di operatori specializzati. Si ritiene che esistano prospettive commerciali promettenti per la "nuova" tecnologia rappresentata dagli AUV (robot subacquei), nella quale il Regno Unito fa segnare un'importante presenza a livello di ricerca ma non ha costruttori nel ramo civile.

Rilevamento oceanografico – Si tratta di un'attività essenziale per la produzione di mappe oceanografiche e per la sicurezza del traffico portuale, ma le esigenze vanno ben oltre l'attività attualmente svolta. Si stima che il valore del mercato per le attività di rilevamento e posizionamento in mare sia di 1141,6 milioni di euro e si ritiene che potrà crescere fino a 1653,3 milioni

entro il 2004. È però probabile che la quota di questo mercato attualmente controllata dal Regno Unito, stimata nel 14,3%, scenda al 10% in seguito alla riduzione dell'attività estrattiva *offshore* nel Mare del Nord.

Ambiente marino – L'aumento della popolazione costiera e le crescenti preoccupazioni legate ai cambiamenti climatici sono i fattori che stimolano la crescita degli investimenti nel settore. La spesa che il Regno Unito ha destinato alla protezione delle coste nel 1998/99 è stata di 583,3 milioni di euro; il relativo dato mondiale è probabilmente dell'ordine di 8,3 miliardi di euro, anche se in futuro potranno essere richieste spese ben più ingenti. Le aziende inglesi e gallesi hanno preventivato una spesa annua media di 75 milioni di euro nel quinquennio 2000-2005, per poter soddisfare le direttive comunitarie in materia di qualità dell'acqua; la spesa mondiale destinata alla protezione del patrimonio idrico non copre ancora i costi dovuti all'inquinamento marino.

Biotechnologia marina – Consiste nell'impiego di organismi marini per la produzione di prodotti e servizi utili all'uomo. Non rappresenta una singola industria, quanto piuttosto un'ampia categoria di tecnologie, perfezionamenti scientifici e applicazioni tecnologiche intersettoriali. Avanzando una stima cauta per cui il settore delle biotecnologie marine potrebbe rappresentare una piccola percentuale della biotecnologia globale, si ritiene che potenzialmente potrà dare vita a un mercato di 3,3-4,3 miliardi di euro l'anno nella regione. In questa fase embrionale, quello che più occorre è il sostegno finanziario.

Istruzione e addestramento professionale – Nel settore civile questa branca comprende principalmente la preparazione universitaria in Scienze e tecnologie del mare, l'addestramento professionale specifico, in particolare per il personale navigante, e la formazione in materia di sicurezza per gli operatori delle attività *offshore*. Si valutano in 3,6 miliardi di euro il mercato mondiale di tutte queste attività e in 263,3 milioni di euro la relativa quota del Regno Unito. Il settore dell'istruzione e addestramento professionale marittimo del Regno Unito genera profitti per circa 33,3 milioni di euro in attività estere.

Ricerca e sviluppo – Si stima che i settori sopra indicati generino all'incirca 21,1 miliardi di euro in investimenti per la ricerca e lo sviluppo a livello mondiale, di cui 1066,6 milioni di euro rappresentano la quota di mercato del Regno Unito. In particolare si sta sviluppando in modo significativo la ricerca oceanica in seguito alle preoccupazioni che vanno emergendo sul ruolo degli oceani nel controllo del clima, e alle pressioni esercitate dai gruppi ambientalisti.

4.3.2. *Punti di forza e punti di debolezza*

Il dossier di ricerca commissionato dal FMP contiene al suo interno una analisi Swot⁴ (della quale si riporta una sintesi nella tavola 4.3) condotta sul comparto marittimo del Regno Unito, da cui è emerso che molti dei fattori esogeni, che in passato hanno influito sulle industrie marittime del Paese, sono in realtà *macrofattori* che un Paese da solo non è in grado di gestire né controllare.

Di questi uno in particolare ha pesato sull'andamento del marittimo britannico: l'applicazione di politiche diverse attuate nei confronti delle industrie marittime da parte dei governi del Regno Unito e degli altri Paesi esteri. Tuttavia nonostante alcuni motivi di preoccupazione, le industrie marittime offrono complessivamente buone opportunità per il Regno Unito e prospettive interessanti per lo sviluppo di nuovi settori di attività.

Le industrie del comparto marittimo, infatti, sono di notevole importanza per l'economia del Regno Unito. Il loro contributo annuo al Pil varia dal 3% al 4% (la variazione è legata principalmente alle variazioni del prezzo del greggio). La sola industria del gas e del petrolio offshore ha un valore di vendite pari a quello dell'industria aerospaziale (28,3 miliardi di euro). Nei prossimi 10 anni, l'importanza economica delle industrie marittime nel mondo è destinata a crescere e offrirà sempre migliori opportunità nei mercati dell'esportazione. Rappresentano anche una tra le più importanti fonti di occupazione: si stima che dia lavoro a circa 423.000 individui. Anche escludendo le 68.800 persone che lavorano a vario titolo per la Marina Militare, le rimanenti 354.200 unità fanno sì che il comparto marittimo superi altri settori, anche quelli tradizionalmente considerati grandi serbatoi occupazionali, quali quello agricolo (297.000 occupati), l'insieme delle industrie del gas, dell'elettricità e delle forniture idriche (136.000) e l'industria aerospaziale (155.000).

Delle maggiori industrie, alcune si sono affermate a sorpresa: le entrate generate dalle attività dei sommergibili teleguidati e dalle forniture dei servizi marittimi ne sono un esempio. Le industrie marittime del tempo libero rappresentano, nel loro insieme, mercati particolarmente fruttuosi per il Regno Unito: il solo settore della nautica da diporto dà all'economia del Paese un contributo maggiore di quello della costruzione di navi militari.

4. La SWOT analysis - dove SWOT sta per Strengths, Weaknesses, Opportunities e Threats - è una tecnica efficace nell'analisi dei punti di forza e debolezza del territorio e nell'individuazione degli elementi significativi per l'area in quanto opportunità e minacce per il suo stesso sviluppo.

Sotto l'aspetto pratico poi, alcuni settori marittimi sono molto più importanti di quanto non indichino i valori monetari: ad esempio, sebbene l'istruzione universitaria degli ufficiali di marina stranieri renda soltanto 16,6 milioni di euro, la sua capacità di influire sui futuri responsabili delle decisioni ha un valore superiore di vari ordini di grandezza.

Secondo le riflessioni maturate nello studio inglese, uno dei settori in cui il Regno Unito detiene un'ampia quota di mercato e che offre buone prospettive di sviluppo è quello tecnico e commerciale. Tuttavia per mantenerne/incrementarne la quota di mercato, il settore marittimo del Regno Unito dovrebbe fare maggiore assegnamento su alcuni elementi fondamentali:

- prodotti ad alta tecnologia, basso ingombro e valore elevato;
- entrate legate allo sviluppo e alla proprietà di progetti di prodotti e tecnologie fondamentali (che potranno anche essere realizzati altrove);
- crescita dell'industria dei servizi.

Viene poi sottolineata l'estrema significatività del sostegno statale. La concorrenza internazionale per i mercati marittimi è destinata ad aumentare e, per essere vincenti, viene suggerito che le compagnie del Regno Unito abbiano la capacità di ottenere lo stesso livello di sostegno statale di cui beneficiano i vicini europei. Per poter aumentare la propria quota di mercato in settori vitali come quello della cantieristica, occorre che le imprese marittime del Regno Unito possano lavorare con il governo per agevolare l'introduzione e l'utilizzo di innovazioni nelle attività marittime commerciali. Altre speciali opportunità possono essere rappresentate da:

- la partecipazione azionaria nelle navi da parte dei costruttori;
- l'offerta di un servizio completo di logistica anziché di una singola nave, ossia di un "pacchetto unitario di cantieristica" anziché di navi finite;
- la cooperazione tra cantieri per espletare ordinativi multipli.

Anche l'impatto del regime fiscale del Regno Unito viene considerato determinante. Nel 1996 è stato avviato, in Olanda, un nuovo piano fiscale (simile ad altri già in vigore in Germania, Grecia e Norvegia) grazie al quale nei primi tre anni il numero e il tonnellaggio delle navi sono aumentati di quasi il 40% e l'occupazione è passata da 5.000 a 28.000 unità. Gli operatori commerciali nel settore della cantieristica, infine, si sono quadruplicati.

Anche la mancanza di dati continui e tra loro comparabili incide sul settore. La quantità di informazioni riguardanti i settori marittimi è enorme, ma per la gran parte sono vaghe e incoerenti e non sono finalizzate all'esame statistico. Tutto ciò le rende inutilizzabili ai fini dell'analisi commerciale comparativa. Questo rappresenta un serio ostacolo alla comprensione del-

Tav. 4.3 - Analisi SWOT condotta sull'industria marittima del Regno Unito

| | |
|--|---|
| Punti di forza | <ul style="list-style-type: none"> • Tradizione marittima di lunga data • Know-how • Alte competenze in materia di produzione offshore di gas e petrolio • Leader nel mercato dei servizi marittimi • Leader nel mercato della nautica da diporto • Settori della ricerca e sviluppo e dell'istruzione e formazione altamente efficienti |
| Punti di debolezza | <ul style="list-style-type: none"> • Carenza storica di sostegno pubblico • Mancanza di una strategia a lungo termine • Frammentazione e scarso coordinamento tra i settori dell'industria marittima • Mancanza di integrazione a livello di fornitori del Regno Unito • Scarsità di dati sulle attività • Difficoltà nel reperimento dei finanziamenti • Mentalità limitata alla considerazione del breve periodo • Mancanza di prodotti che primeggiano a livello mondiale |
| Rischi | <ul style="list-style-type: none"> • Crescente importanza di luoghi di produzione a basso costo • Fornitori integrati di proprietà estera • Difficoltà di assunzione e mantenimento del personale • Andamento ciclico del settore • Diversità delle politiche regionali (assenza di un ente inglese per la promozione delle imprese locali) • Prossimo declino delle riserve di gas e petrolio del Regno Unito e degli investimenti nel settore • Affermazione di "nuove regioni" (come l'Africa Occidentale) • Compagnie petrolifere estere di stato • Assenza di grandi appaltatori del Regno Unito • Forte sostegno estero ai fornitori locali della Marina Militare • Aumento della presenza dei Paesi del Sud Est Asiatico nei settori delle navi speciali (Cantieristica) • Fornitura di sistemi integrati per le <i>Attrezzature marittime</i> |
| Opportunità | <ul style="list-style-type: none"> • Presenza di molti mercati in crescita • Applicazione di competenze maturate nel settore offshore • Ulteriore sviluppo dei settori dei servizi • Contesti operativi su bassi volumi, alta redditività e alte tecnologie • Sviluppo e proprietà di tecnologie • Esportazione di conoscenze nel settore <i>Marina Militare</i> • <i>Informatica marittima</i> (nuovo settore ad alto potenziale di crescita) • Mercato del <i>Trasporto intermodale</i> in crescita • Installazione e manutenzione di cavi sottomarini |
| Petrolio e gas <i>offshore</i> | <ul style="list-style-type: none"> - Settore delle attività in acque profonde - Produzione sottomarina e di superficie - Diversificazione in altri settori marittimi |
| Cantieristica | <ul style="list-style-type: none"> - Partecipazione azionaria - Pacchetto completo di manutenzione per tutta la vita della nave fornita - Cura dei settori delle navi speciali - Navi parzialmente assemblate e navi elettriche |
| Riconversione e riparazione | <ul style="list-style-type: none"> - Navi passeggeri e navi di supporto ad attività offshore (FPSO) |
| Attrezzature marittime | <ul style="list-style-type: none"> - Creazione di forti fornitori integrati - Elettronica marittima - Propulsione integrata |
| Energia rinnovabile | <ul style="list-style-type: none"> - Applicazione di competenze maturate nelle industrie offshore - Energia eolica a breve termine, altre forme di energia a più lungo termine |
| Nautica da diporto | <ul style="list-style-type: none"> - Crescere facendo leva sulla forte posizione nel mercato - Grandi panfili (oltre 24 metri) |
| Porti | <ul style="list-style-type: none"> - Gestione portuale - Sviluppo portuale |
| Istruzione e addestramento professionale | <ul style="list-style-type: none"> - Mercati chiave sui quali orientare gli sforzi - Attuazione globale di standard formativi |

Fonte: Censis, 2002

l'importanza delle industrie marittime ed è un fattore disincentivante rispetto agli investimenti.

Anche la carenza di competenze specialistiche costituirà probabilmente una limitazione allo sviluppo delle attività marittime del Regno Unito. La disponibilità di personale esperto e qualificato è un fattore chiave per la futura prosperità delle industrie marittime di tutto il mondo. Negli ultimi anni si è assistito a un cambiamento dell'età media del personale dell'industria marittima del mondo occidentale. Questo fenomeno si è unito alla difficoltà di assumere giovani qualificati: a causa della concorrenza da parte delle industrie ad alta tecnologia, e della difficoltà di mantenere nel settore i nuovi assunti. Tale difficoltà è dovuta alla frequente mancanza di solide opportunità di carriera e al disagio di lavorare in industrie a volte altamente cicliche, caratterizzate da scarsa sicurezza dell'impiego e da orari di lavoro che incidono pesantemente sulla vita sociale. Non giova certo al miglioramento di questi problemi la visione negativa che il pubblico ha di alcune grandi industrie marittime, segnatamente di quella dell'estrazione offshore, e forse della cantieristica. Alcune organizzazioni si sono impegnate per modificare questi atteggiamenti, ma è necessario un approccio generalizzato per le industrie marittime nel loro insieme. L'accesso ai laureati più qualificati sarà condizionato dalla capacità delle industrie marittime di rendere il pubblico più consapevole delle loro attività e delle possibilità di carriera che esse offrono direttamente o indirettamente.

In definitiva, lo studio conclude ricordando che molte organizzazioni marittime straniere scelgono il Regno Unito come base dalla quale gestire le proprie attività internazionali, attingendo alla grande esperienza marittima del Paese. Perché questa tendenza aumenti, il Regno Unito deve continuare a proporsi come un Paese "nel quale si fanno buoni affari". Ma le industrie marittime del Regno Unito, pur essendo di grande importanza economica, sono altamente frammentate e non riescono a esprimersi attraverso una voce comune. Mancano di un "leader del prodotto" e più in generale di qualcosa che non solo riesca a innalzare il profilo del settore nel mondo degli affari e presso il governo e il pubblico, ma anche a proporlo ai giovani come un'industria mondiale entusiasmante e ad alta tecnologia, con grandi prospettive per il futuro.

E proprio su queste esigenze si fonda la prospettiva inglese di favorire la formazione di un *cluster* marittimo.