



CENSIS

V RAPPORTO SULL'ECONOMIA DEL MARE

Cluster marittimo e sviluppo in Italia

SINTESI

Roma, 2015

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

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

Edizione a cura di Marco Baldi e Carlo Lombardi.

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

Presentato con il concorso di BPM ó Banca Popolare di Milano

FEDERAZIONE DEL MARE

Federazione del sistema marittimo italiano

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

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

Vicepresidente: Umberto Masucci, *Past-President* FEDERAGENTI

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

Segretario generale: Carlo Lombardi

Vicesegretari generali: Paolo Ferrandino, Paolo Lotti, Marina Stella

Organizzazioni federate:

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

Sede e recapiti

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

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

INDICE DEL RAPPORTO COMPLETO

GUIDA ALLA LETTURA

Pag. **Errore. Il segnalibro non è**

Parte prima

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

“ 2

1. Considerazioni di sintesi
 - 1.1. Il quadro di contesto e lo scenario economico
 - 1.2. Il valore economico e occupazionale del *cluster* marittimo italiano
2. Struttura e competitività del *cluster* marittimo
 - 2.1. Le *performance* settoriali
 - 2.2. Le attività produttive del *cluster*: industria, manifattura e servizi
 - 2.3. Le attività dei soggetti istituzionali del *cluster* marittimo

“**ERRORE. IL SEGNALIBRO NON È**

“ 3

“**Errore. Il segnalibro non è**

“**ERRORE. IL SEGNALIBRO NON È**

“**Errore. Il segnalibro non è**

“**Errore. Il segnalibro non è**

“**Errore. Il segnalibro non è**

APPENDICE METODOLOGICA

“**ERRORE. IL SEGNALIBRO NON È**

Parte seconda

L'ECONOMIA DEL MARE NELLE ANALISI DEI DATI SETTORIALI

" 113

3. Le dinamiche dei diversi comparti
 - 3.1. Commercio marittimo e portualità
 - 3.2. Industria armatoriale e *shipping*
 - 3.3. Industria cantieristica
 - 3.4. Nautica da diporto
 - 3.5. Pesca
4. Indici regionali di intensità marittima

“**ERRORE. IL SEGNALIBRO NON È**

“**Errore. Il segnalibro non è**

“**Errore. Il segnalibro non è**

“**Errore. Il segnalibro non è**

“**Errore. Il segnalibro non è**

“**Errore. Il segnalibro non è**

“ 49

Nota metodologica sul calcolo degli indicatori sintetici del livello di specializzazione delle regioni nelle attività marittime

“**ERRORE. IL SEGNALIBRO NON È**

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

1.1. Il quadro di contesto e lo scenario economico

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

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

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

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

Il quadro economico mondiale ha però evidenziato come, a fronte di economie più reattive e dinamiche, vi siano anche importanti Paesi che restano a metà del guado, indeboliti dal prolungarsi della crisi e non ancora pronti ad intercettare compiutamente la ripresa. Tra questi anche l'Italia, che si è mostrata impreparata al cospetto della sempre più agguerrita concorrenza internazionale sui più svariati fronti e spiazzata di fronte al consolidarsi di nuovi *player*, che possono oggi contare su mercati interni in forte sviluppo, grossi investimenti pubblici e penetranti politiche di *deregulation*.

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

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

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

(2) Esportazioni di beni e servizi.

(3) Dato 2013-2014 stimati.

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

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

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

Cina il primato di Paese a maggiore vocazione per l'*export* – e la Francia hanno ridimensionato il loro ruolo nel commercio mondiale, Regno Unito e Spagna non hanno subito grossi contraccolpi ed evidenziano valori oggi sostanzialmente analoghi a quelli pre-crisi.

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

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

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

(*) Corea del Sud, Hong Kong e Singapore

Fonte: elaborazione Censis su dati Istat-Ice

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

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

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

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

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

Fonte: elaborazione Censis su dati WTO

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

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

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

Fonte: elaborazione Censis su dati WTO

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

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

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

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

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

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

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

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

Fonte: Censis 2015

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

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

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

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

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

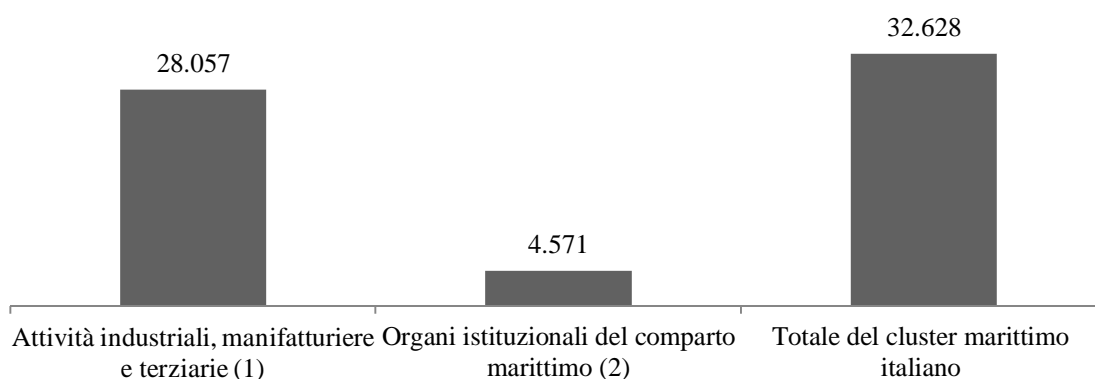
Fonte: elaborazione Censis su dati Istat, Confitarma, Assonave, Assoport, Clia, Capitanerie di porto, Fincantieri, Inail, Marina Militare, Ucina

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

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

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

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



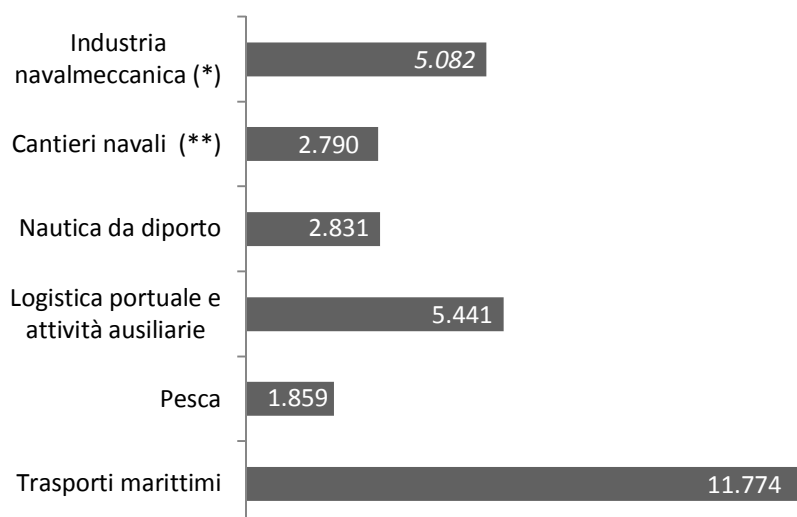
(1) Comprende i seguenti comparti: trasporti marittimi (inclusa la spesa dei crocieristi), attività di logistica portuale e servizi ausiliari ai trasporti marittimi, cantieristica navale, cantieristica delle imbarcazioni da diporto (comprensivo della spesa dei diportisti), pesca

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

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

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

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



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

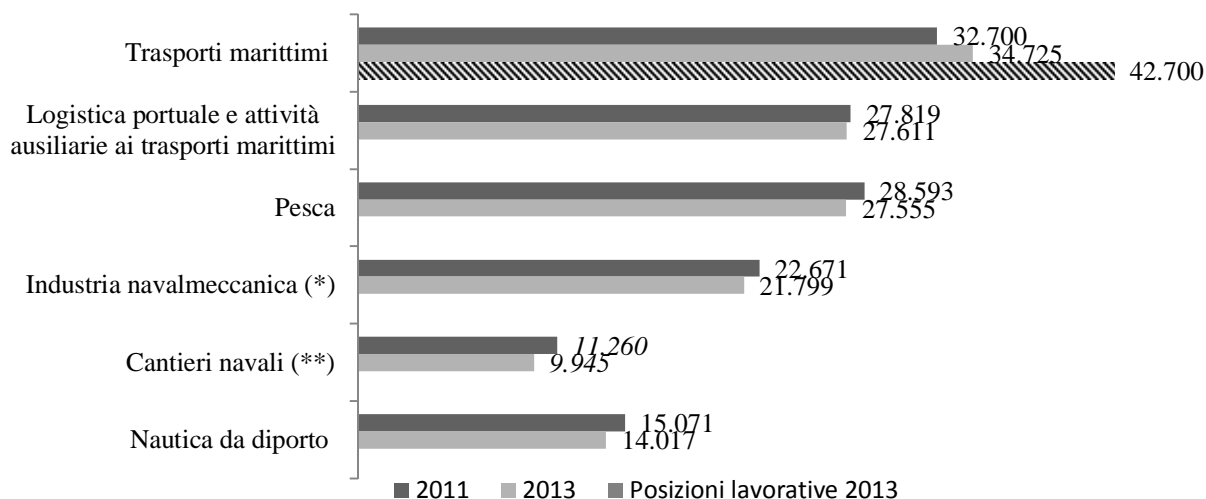
(**) Imprese iscritte all'Albo speciale delle Imprese di costruzione navale

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

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

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

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



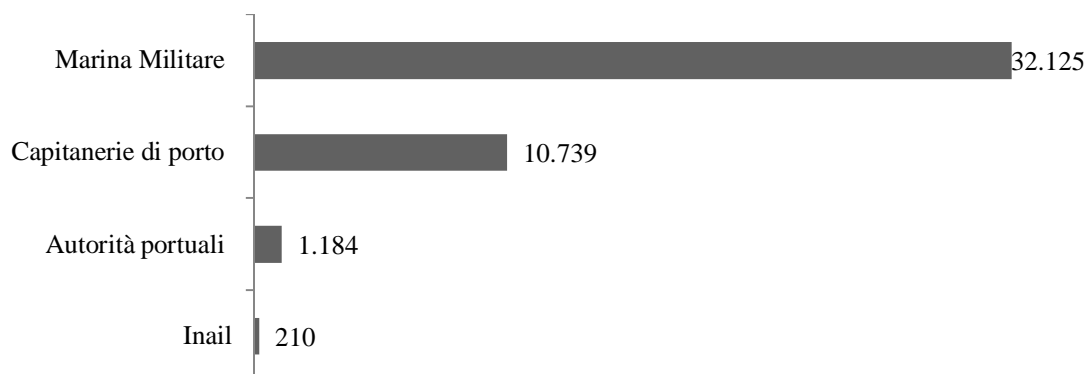
(*) Totalità delle imprese inserite nella categoria Ateco 301102 2007 "Cantieri navali"

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

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

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

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



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

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

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

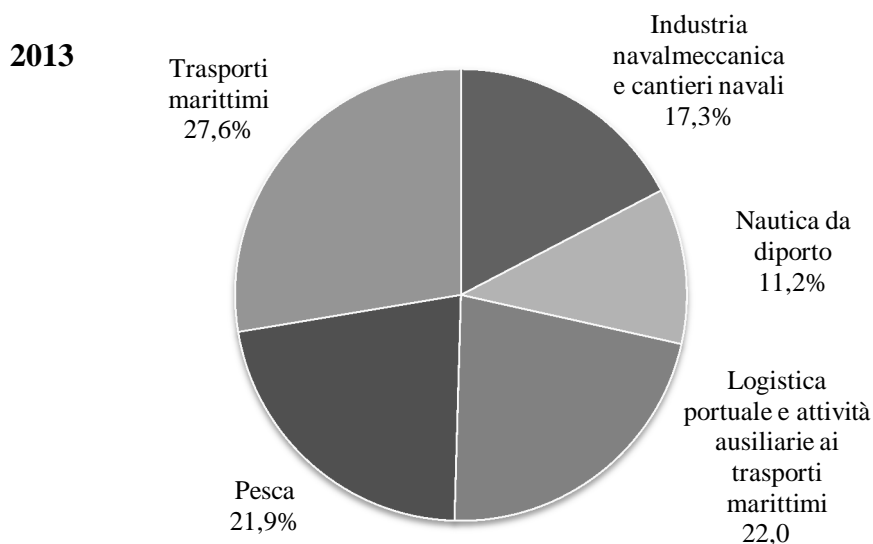
Una misura significativa del posizionamento competitivo assunto attualmente dal *cluster* marittimo nazionale può essere rappresentata dal valore aggiunto per unità di lavoro che, per le attività marittime industriali e terziarie, si attesta sui 68.300 euro annui (fig. 1.6).

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

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

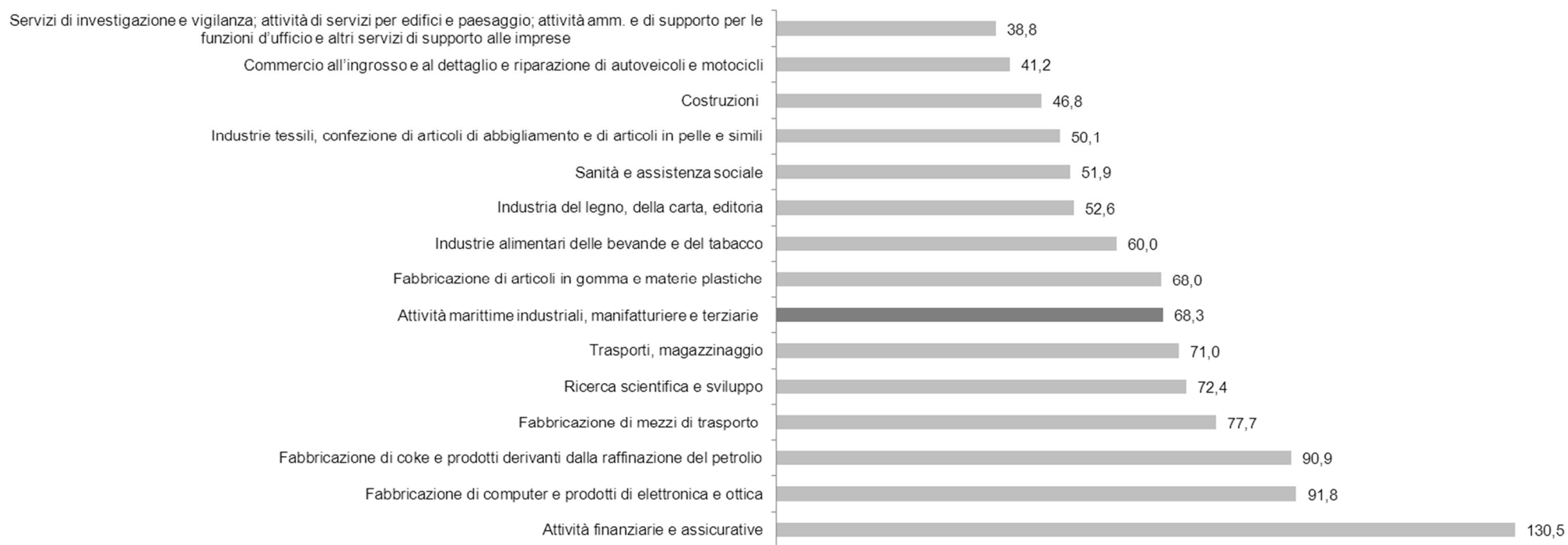
portuali che, a fronte di un numero di posizioni meramente esecutive sicuramente inferiore a quelle degli altri comparti, generano più di 233.000 euro per ciascun addetto (fig. 1.7). Seguono in questa classifica le attività di logistica portuale e le attività ausiliarie ai trasporti marittimi, con un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

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



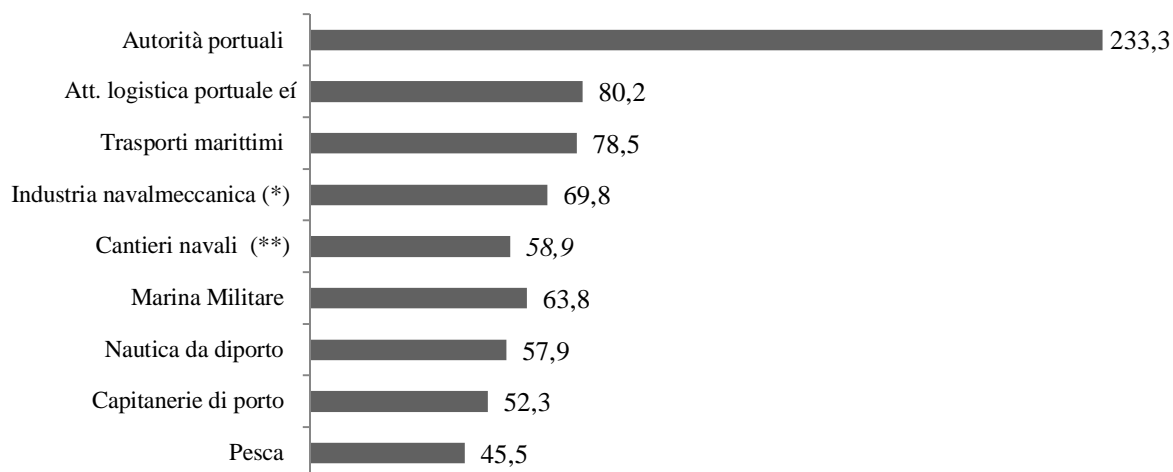
Fonte: elaborazione Censis su dati Istat, Confitarma, Assonave, Assoport, Capitanerie di porto, Fincantieri, Inail, Marina Militare, Ucina

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



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

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



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

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

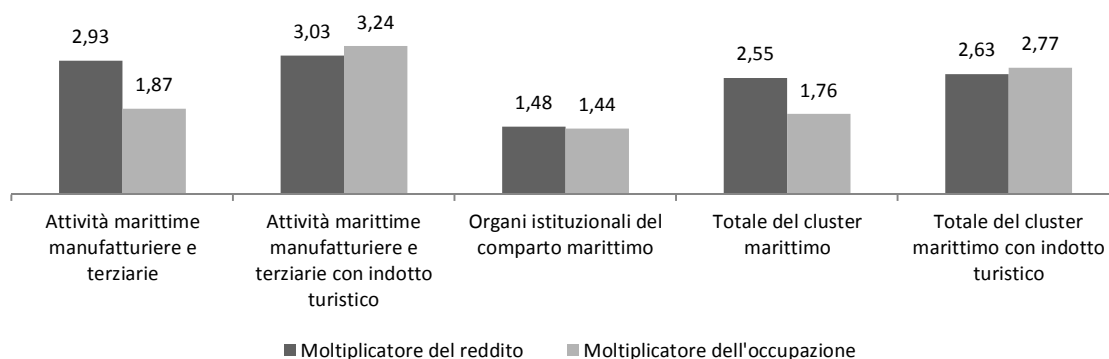
Fonte: elaborazione Censis su dati Istat, Assonave, Assoport, Capitanerie di porto, Fincantieri, Inail, Marina Militare, Ucina

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

(segue tab. 1.69)

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

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

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

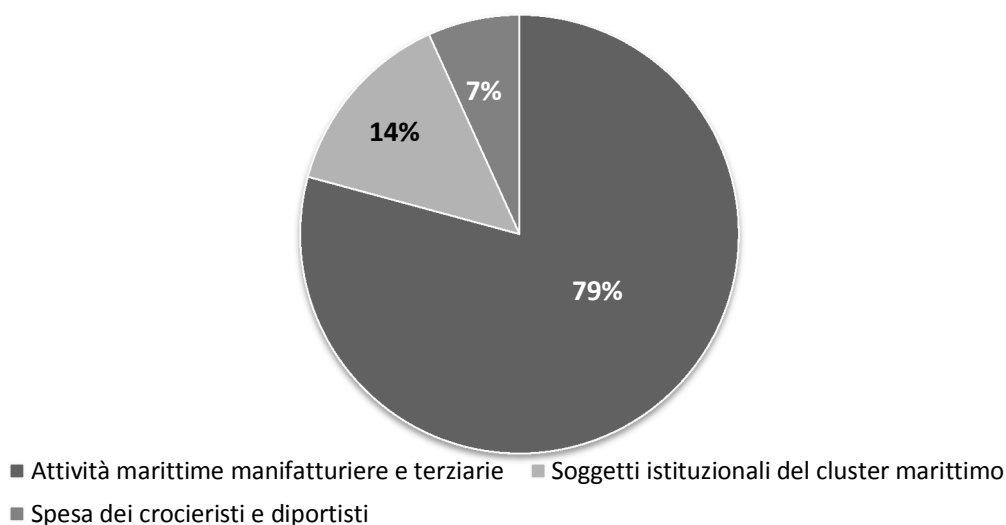
Fonte: elaborazione Censis su dati Istat, Assonave, Assoport, Clia, Capitanerie di porto, Fincantieri, Inail, Marina Militare, Ucina

2. STRUTTURA E COMPETITIVITÀ DEL CLUSTER MARITTIMO

2.1. Le performance settoriali

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

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



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

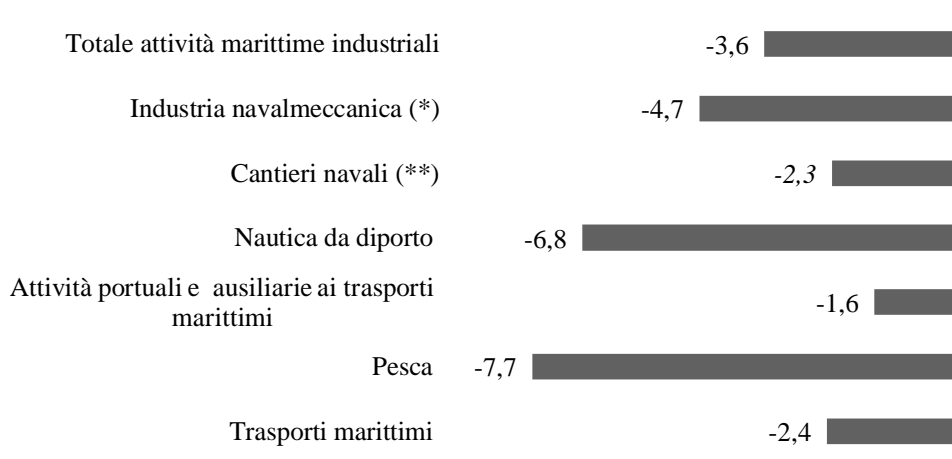
Alla componente istituzionale, ovvero alla Marina militare, alle Capitanerie di porto, alle Autorità portuali ed al sistema assicurativo dei marittimi (l'Ipsema, oggi completamente confluita all'interno dell'Inail), sono invece attribuibili 4,5 miliardi circa di euro. Si tratta di una componente che,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

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

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

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

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

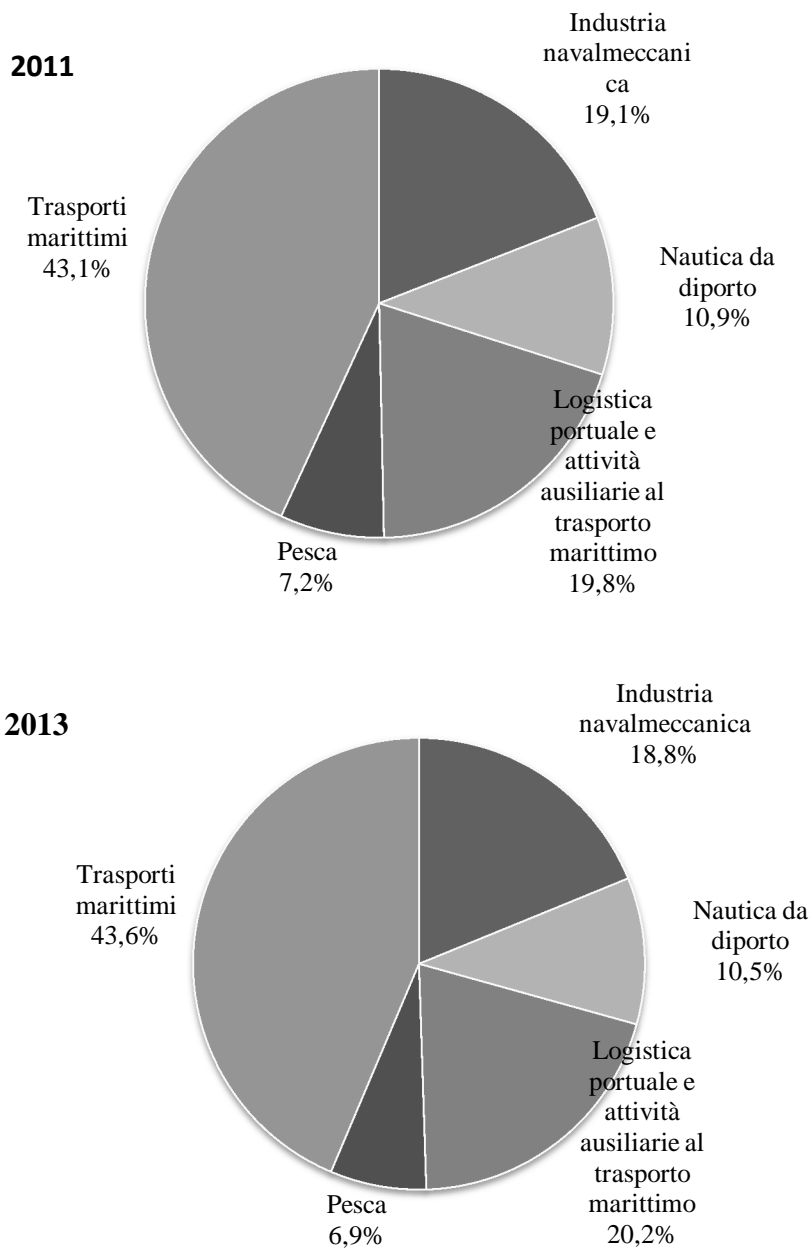


Fonte: elaborazione Censis su dati Istat, Assonave, Assoport, Capitanerie di porto, Clia, Fincantieri, Inail, Marina Militare, Ucina

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

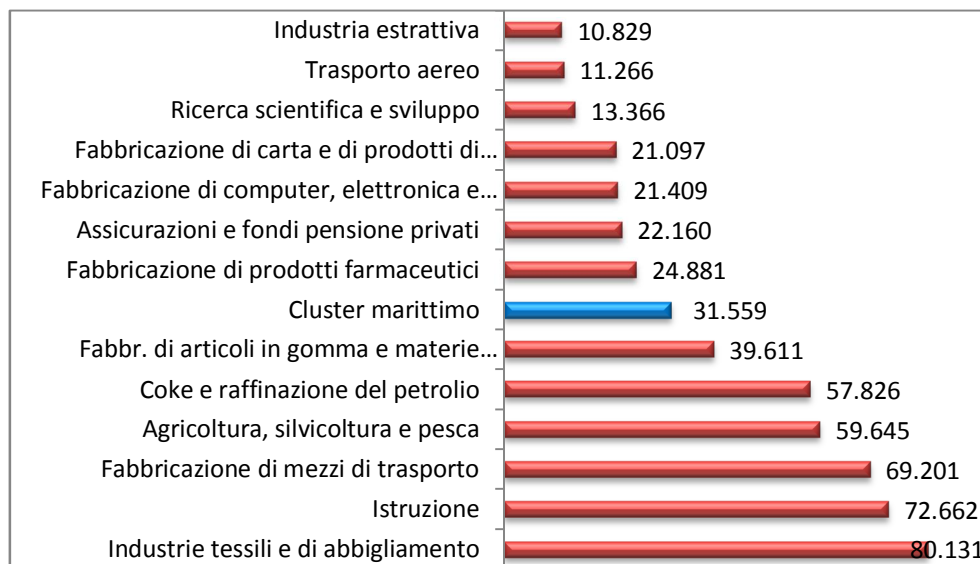
Nel complesso, le attività industriali e di servizio del cluster marittimo occupano uno spazio di rilievo nel panorama produttivo nazionale, inferiori per valore della produzione a settori rilevanti e pervasivi come l'agricoltura o il tessile, ma superiori ad ambiti consolidati come la farmaceutica o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

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



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

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



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

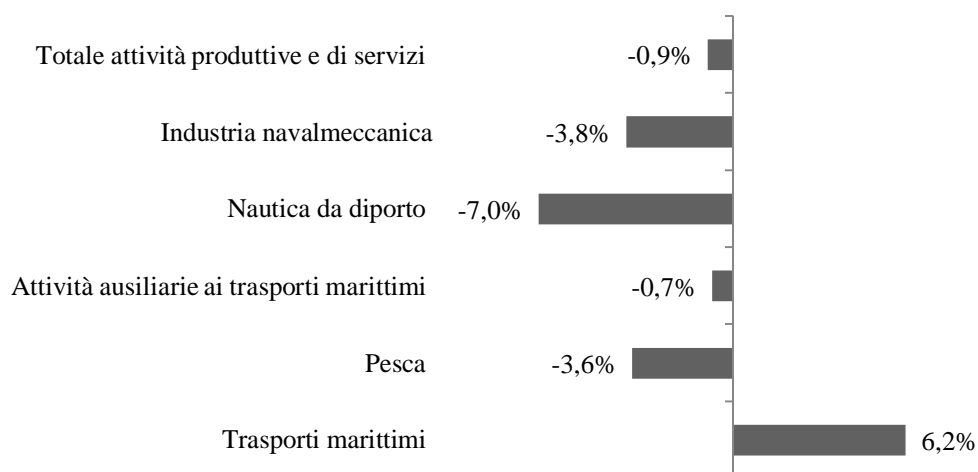
Dal punto di vista occupazionale il bilancio delle variazioni tra i dati riferiti al 2013 e quelli al 2011 è meno rilevante rispetto alla variazione del valore della produzione. Complessivamente il *cluster* industriale segna una modesta flessione delle unità di lavoro dirette pari allo 0,9% (fig. 2.5),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

imprese rilevate nell'apposito albo ministeriale). Il settore della pesca, infine, appare ancora in una fase di ridimensionamento (-3,6%) che riflette non solo gli effetti della crisi passata, ma anche alcune debolezze strutturali evidenti da più lungo tempo.

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

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

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

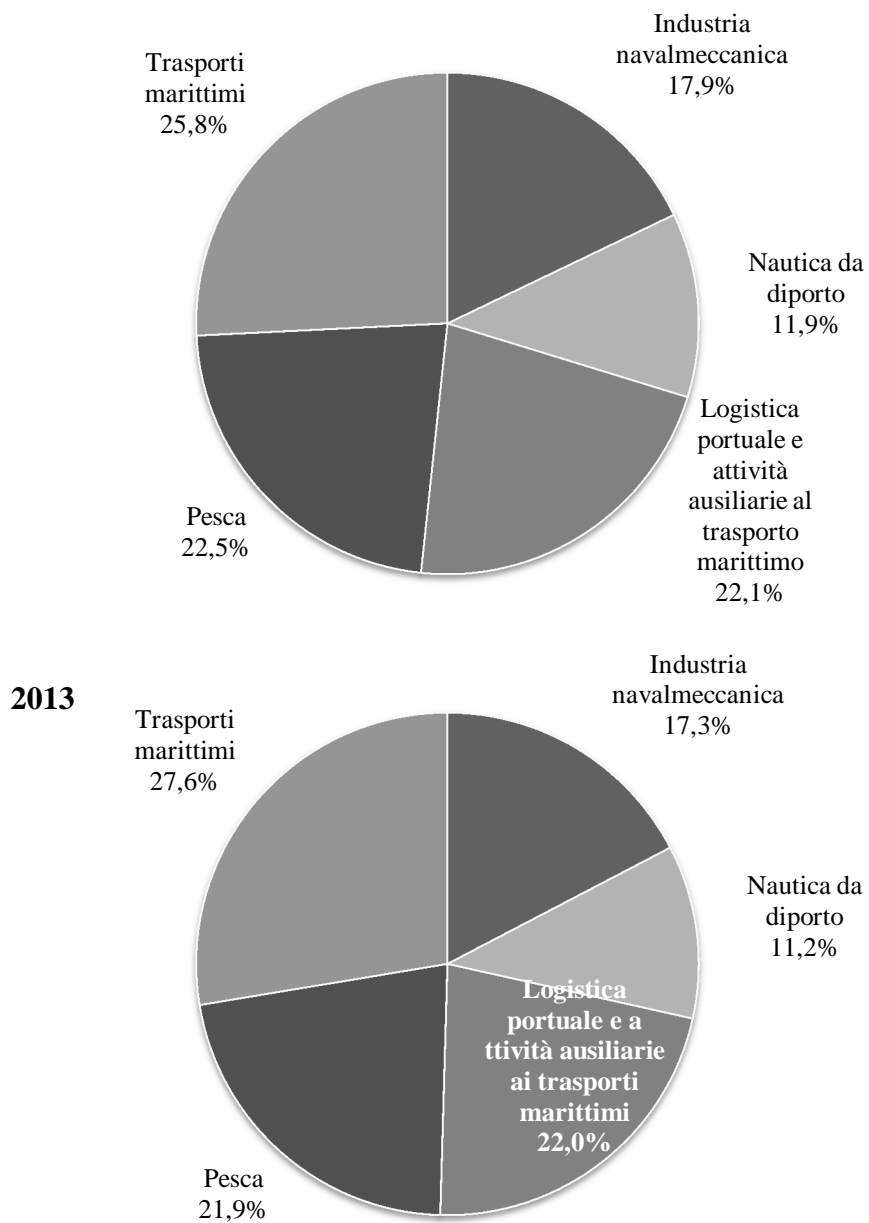


Fonte: elaborazione Censis su dati Istat, Assonave, Assoport, Confitarma, Capitanerie di porto, Fincantieri, Inail, Marina Militare, Ucina

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

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

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



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

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

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

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

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

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

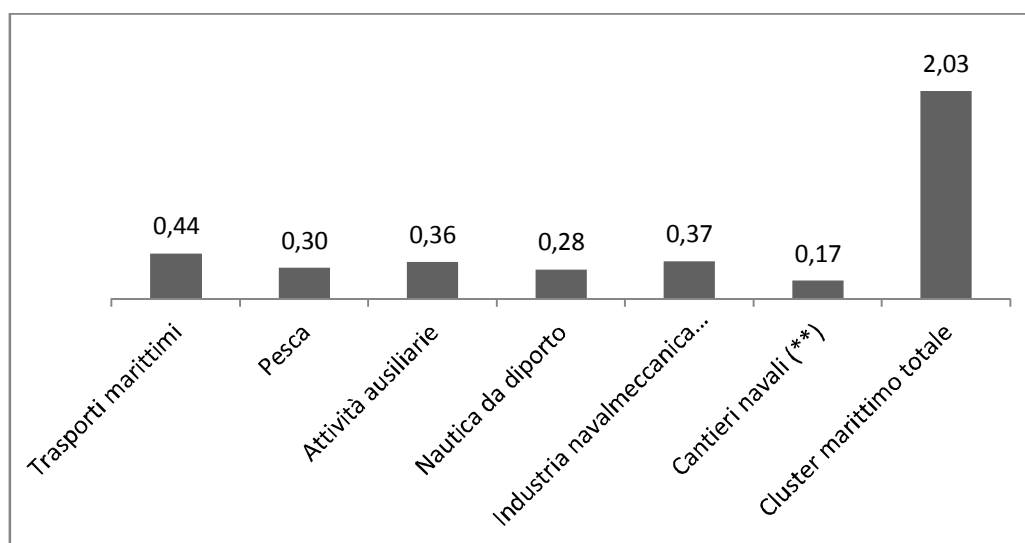
2.2.1. Il contributo al Pil e all’occupazione del Paese

Il peso economico assunto dalla componente di mercato del *cluster* marittimo resta ancora consistente, nonostante un ridimensionamento dovuto al lungo periodo di crisi. Il contributo al Pil, calcolato per il 2013 ammonta a circa 25,8 miliardi di euro. Se si aggiunge a tale valore quello della spesa, sul territorio nazionale, dei turisti in crociera e del turismo

legato alla nautica da diporto si superano i 28 miliardi di euro, pari all' 1,7% del Pil nazionale.

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

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



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

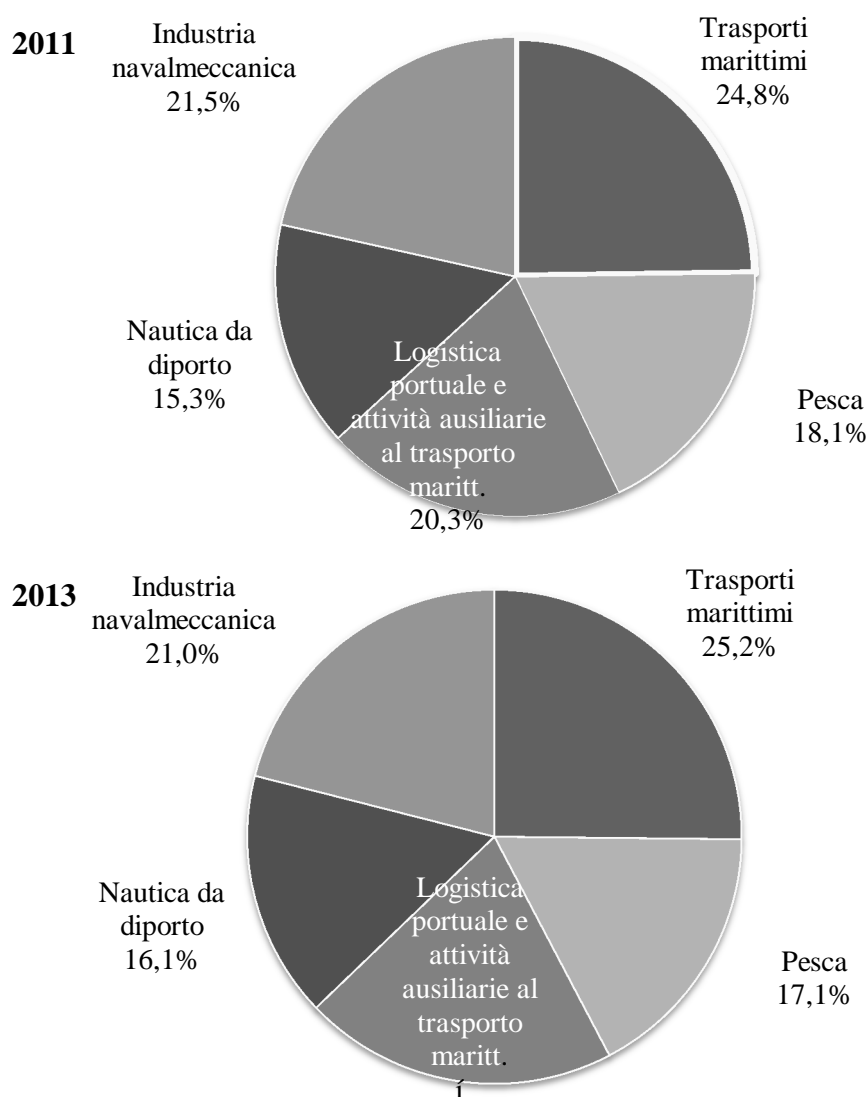
(**) Imprese iscritte all'Albo speciale delle Imprese di costruzione navale

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

Il peso delle diverse componenti del *cluster* marittimo, quindi, si presenta sostanzialmente bilanciato. Leggermente indietro rimangono la pesca e la

nautica da diporto. Quest'ultimo settore, indubbiamente ricco di potenzialità, dopo il pesante ridimensionamento legato alla crisi economica e al crollo della domanda interna, mantiene comunque nell'intervallo 2011-2013 il proprio peso percentuale in termini di contributo al Pil del cluster marittimo (fig. 2.8).

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

performance del *cluster* marittimo italiano in termini di rapporto tra valore della produzione e unità di lavoro segnalano ampi spazi per un recupero di competitività.

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

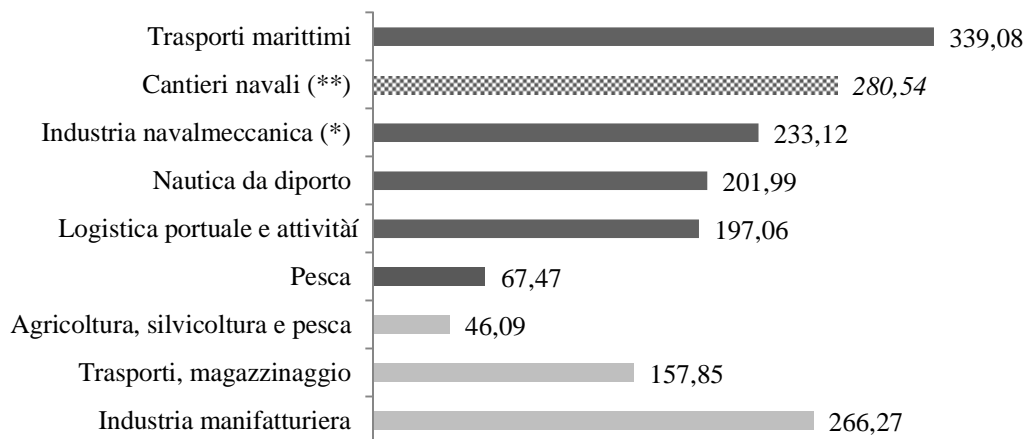
Seguono, a distanza, gli altri segmenti del *cluster* industriale. Nello specifico la cantieristica (280.000 euro/addetto), la navalmeccanica nel suo insieme (233.000 euro/addetto), la nautica da diporto e i servizi ausiliari e di logistica portuale con valori di produzione per addetto simili (circa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

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

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

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

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

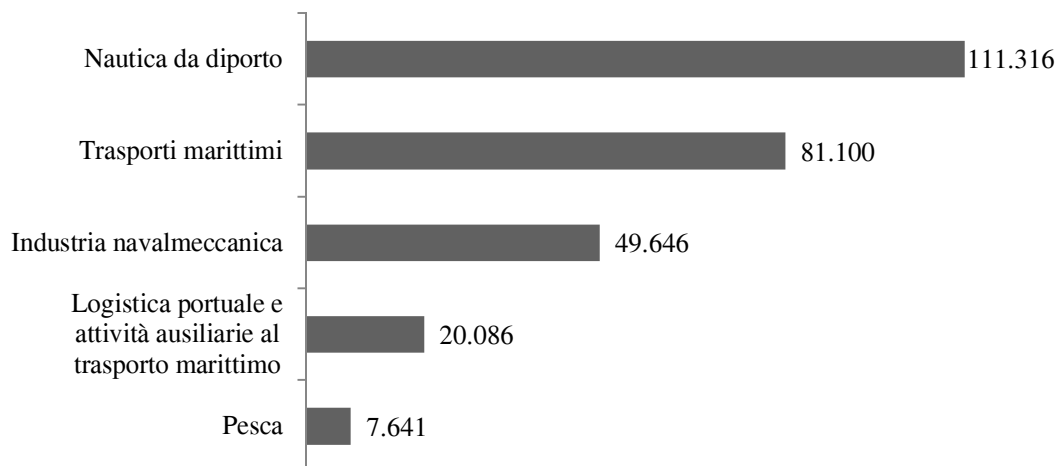


(*) Totalità delle imprese inserite nella categoria 301102 di Ateco 2007 "Cantieri navali"

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

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

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

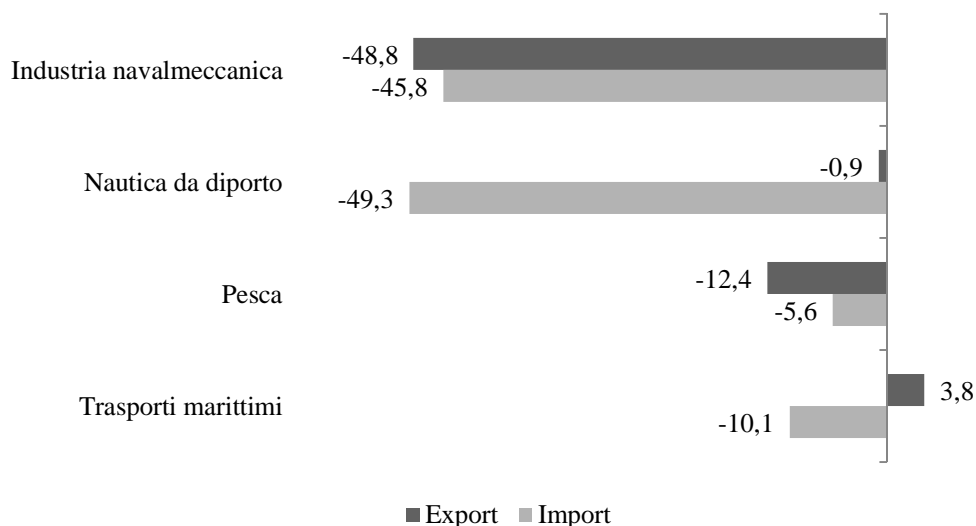


Fonte: elaborazione Censis su dati Istat, Assonave, Fincantieri, Ucina

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

Tab. 2.2 - Rapporti caratteristici dei comparti marittimi industriali

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

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

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

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

2.2.3. I moltiplicatori del reddito e dell'occupazione

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

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

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

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

- un *moltiplicatore del reddito pari a 2,93*; ciò significa che 100 euro di domanda di beni o servizi marittimi, o di spesa per investimenti o di esportazioni da parte dei comparti qui considerati, attivano quasi 300 euro di spesa in tutto il sistema economico. Il moltiplicatore sale al 3,03 includendo la spesa dei croceristi e diportisti;
- un *moltiplicatore dell'occupazione, pari a 1,87*, il che significa che 100 nuovi occupati nel sistema marittimo qui considerato, generano in media

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

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

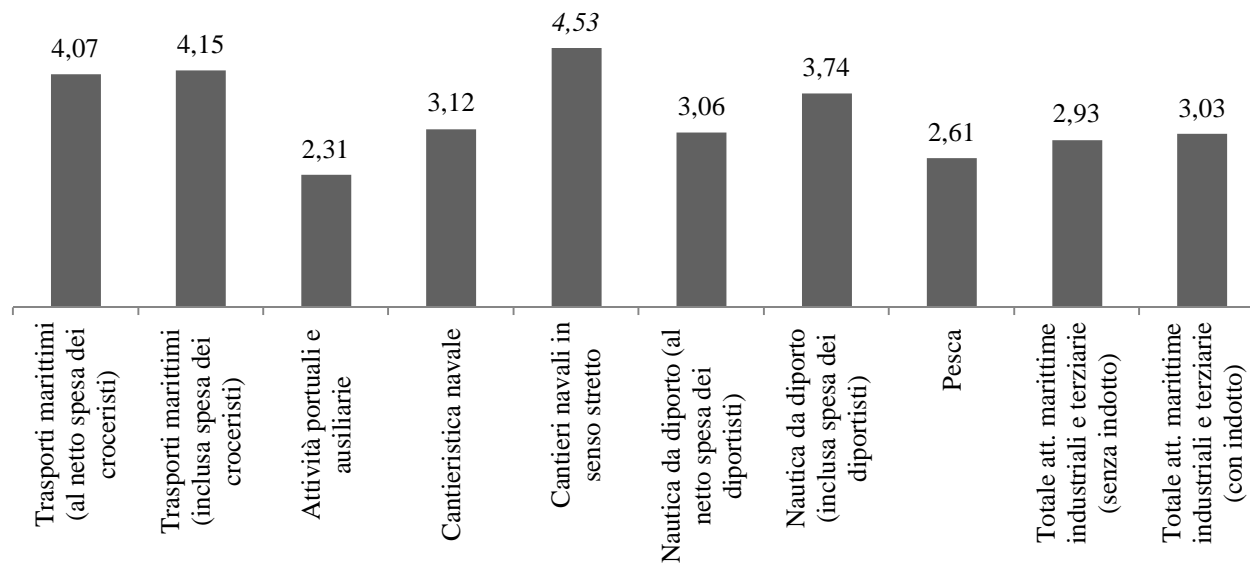
Il moltiplicatore occupazionale schizza verso l'alto per i comparti della nautica da diporto e del trasporto marittimo qualora si consideri l'impatto della spesa dei croceristi e dei diportisti (rispettivamente 6,92 e 4,68). Se invece si prescinde da questi effetti, al primo posto nell'induzione di effetti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

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

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

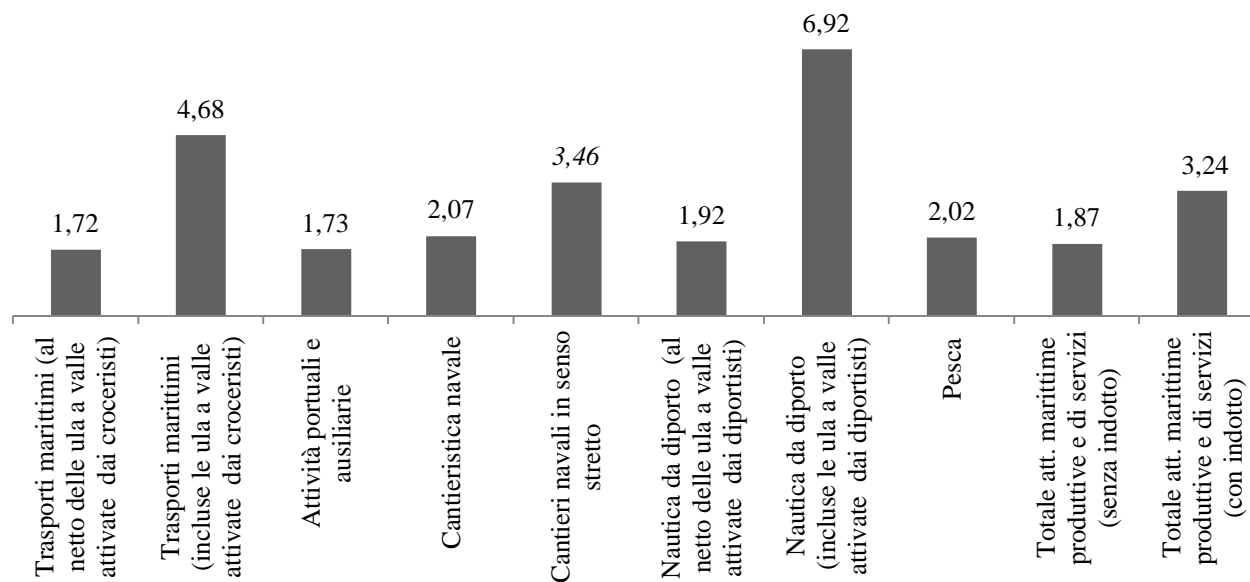
Colpiscono in positivo i moltiplicatori dei comparti manifatturieri, in particolare della cantieristica navale, che si dimostrano settori molto vitali, in grado di ripartire rapidamente dopo la stasi degli ordinativi. La loro capacità di traino su altri ambiti produttivi dovrebbe forse essere maggiormente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

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



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

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



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

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

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

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

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

(segue tab. 2.3.)

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

Fonte: elaborazione e stime Censis su dati Istat

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

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

Fonte: elaborazione e stime Censis su dati Istat

4. INDICI REGIONALI DI INTENSITÀ MARITTIMA

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

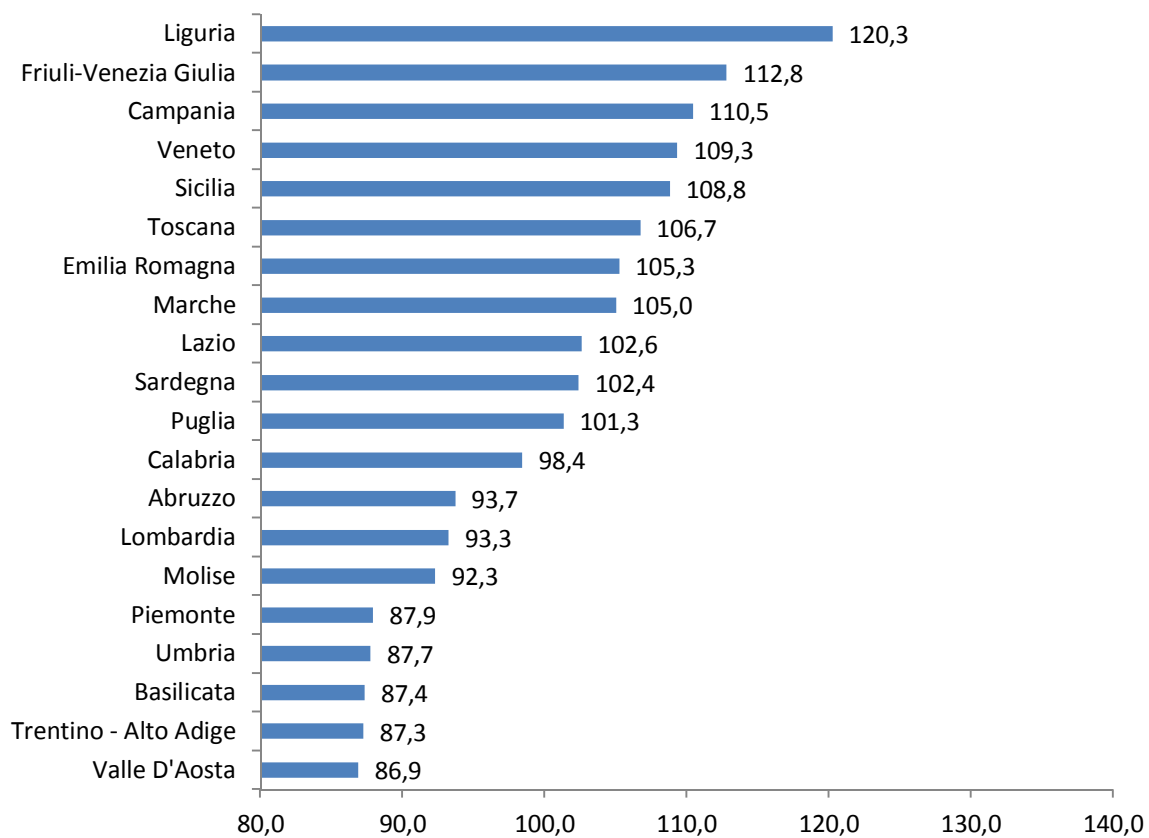


Fig. 4.2 - Indice regionale di attività diportistica

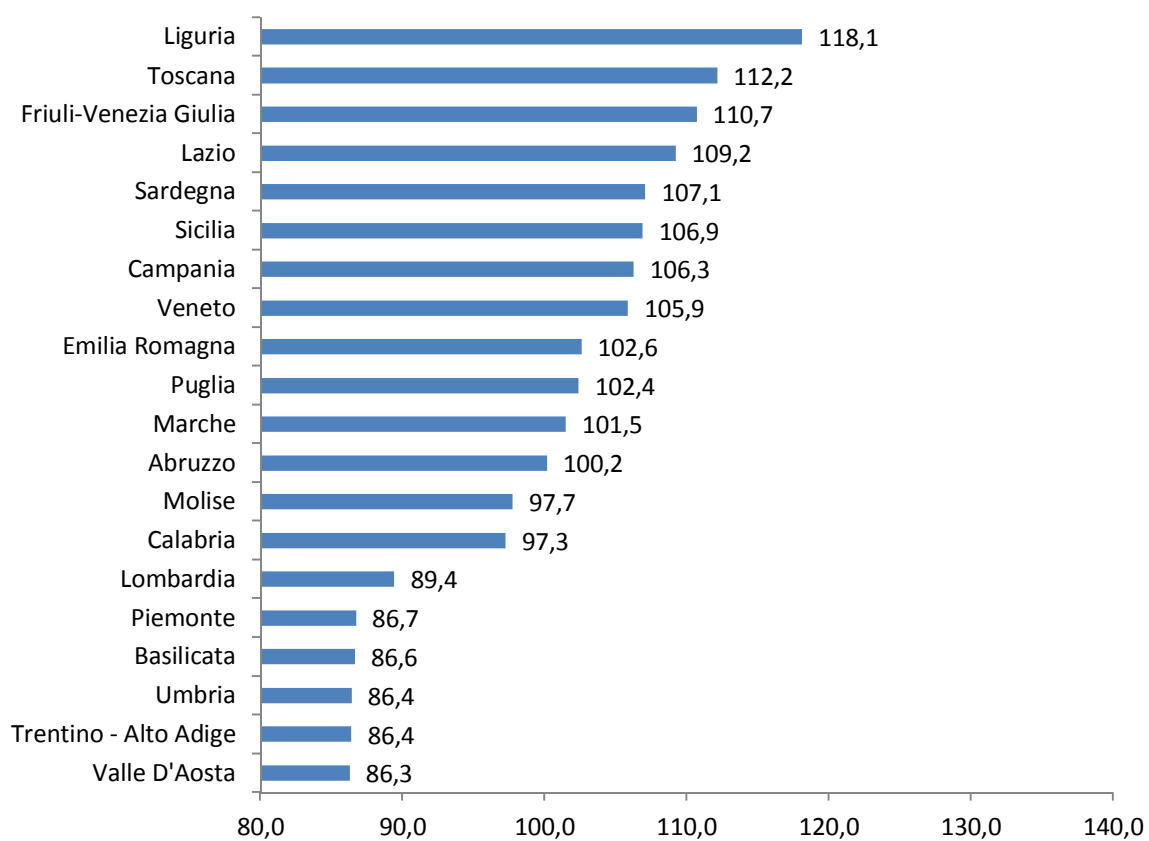


Fig. 4.3 - Indice regionale di attività navalmeccanica e cantieristica

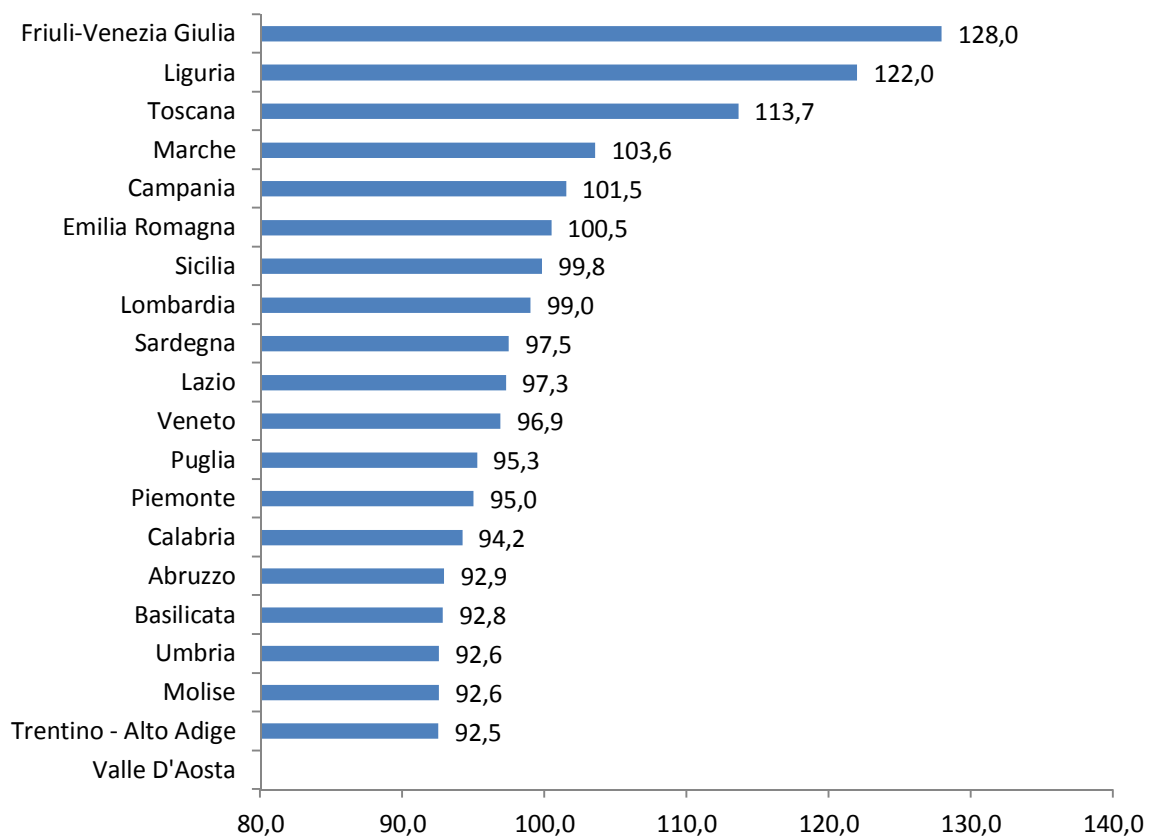


Fig. 4.4 - Indice regionale di consistenza armatoriale

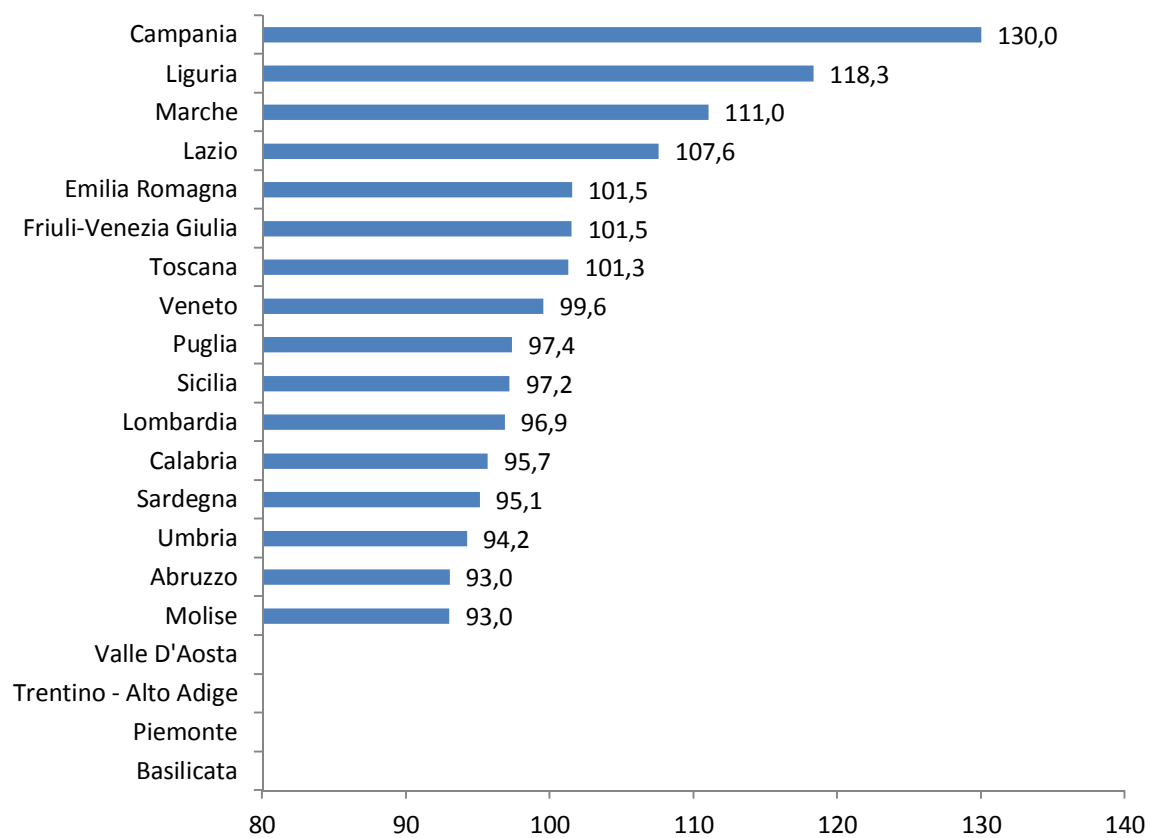


Fig. 4.5 - Indice regionale di portualità e trasporto marittimo

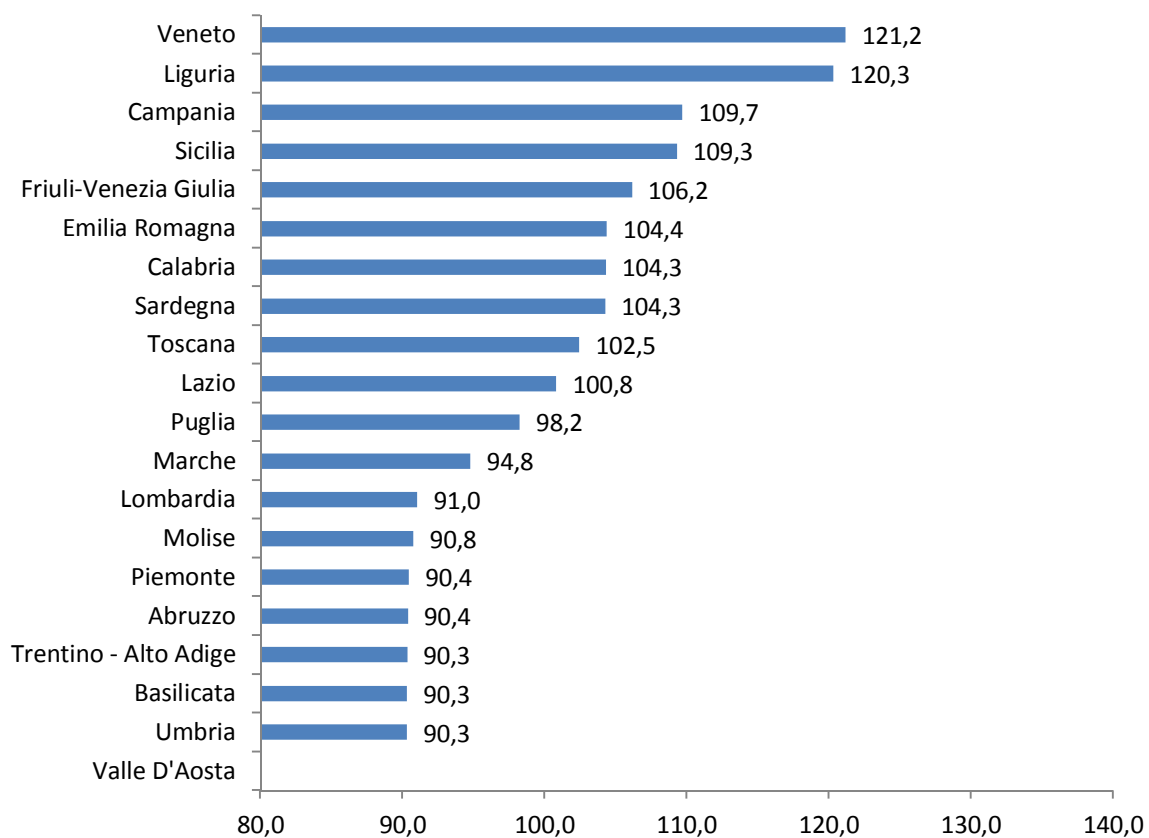


Fig. 4.6 - Indice regionale di pesca e acquacoltura

