

# RAPPORTO SULL'ECONOMIA DEL MARE

## L'IMPATTO SOCIOECONOMICO DELLE ATTIVITÀ D'IMPRESA MARITTIMA SULLO SVILUPPO DEL PAESE

Il Rapporto nasce da un'idea di Giuseppe Perasso, direttore generale Confitarma e consigliere Cnel, ed è stato realizzato, tra l'ottobre 1995 e il giugno 1996, da un gruppo di ricerca coordinato da Francesco Benevolo, responsabile del settore studi economici Censis, e Carlo Lombardi, capo del servizio affari generali Confitarma. Hanno fatto parte del gruppo di ricerca, per il Censis: Giorgio Alleva, associato di Statistica presso la facoltà di economia e commercio dell'Università di Roma, Andrea Appetecchia e Sergio Pasanisi, ricercatori; per la Federazione del Mare: Renato Sicurezza, segretario generale Assonave, e Paolo Lotti, responsabile del servizio studi Fincantieri, Bianca Picciurro, responsabile ufficio di Roma Assologistica, Noli Mazza, responsabile ufficio stampa e documentazione statistica Confitarma, Augusto Benvenuto, segretario generale Federagenti, Luigi Giannini e Armando Pavia, direttore e vice direttore Federpesca, Andrea Gasparri, segretario generale Ucina. Edizione e cura di Francesco Benevolo e Carlo Lombardi.

<b>1. Considerazioni di sintesi</b>	pag.	7
1.1. La cultura del mare nel "sistema Italia"	»	7
1.2. L'internazionalizzazione dell'economia marittima	»	11
1.3. Il quadro nazionale	»	15
1.4. L'interpretazione della marginalità	»	18
1.5. Inaugurare un nuovo ciclo di sviluppo	»	22
<b>2. L'analisi economica</b>	»	29
2.1. I conti economici delle attività marittime	»	29
2.2. Metodologia e fonti informative utilizzate per le stime	»	83
<b>3. Le principali dinamiche settoriali</b>	»	91
3.1. I trasporti marittimi	»	91
3.2. L'attività cantieristica	»	94
3.3. Il diporto	»	95
3.4. Le attività della pesca	»	96
<b>4. Il panel dei testimoni privilegiati</b>	»	111
4.1. Considerazioni di sintesi	»	111
4.2. L'italiano e il mare	»	113
4.3. Una disaffezione che viene da lontano	»	115
4.4. Le reti di comunicazione: una disattenzione voluta	»	117
4.5. Il mare come infrastruttura del mercato globale	»	118
4.6. Integrare l'Italia blu nel territorio	»	119

4.7. Le nuove gerarchie di sistema	»	121
4.8. Le opinioni	»	122
<b>5. Gli approfondimenti</b>	pag.	157
5.1. Le navi passeggeri	»	157
5.2. I risultati economici di una nave adibita a servizi internazionali di navigazione: il caso della motonave “Alessandra D’Amato”	»	172
5.3. La nautica da diporto in Italia	»	182
5.4. Il ruolo delle imprese terminaliste nel rilancio del porto di Genova	»	198
5.5. L’agente marittimo: il caso del porto di Ravenna	»	213
5.6. Il ricambio generazionale nelle imprese di pesca della marineria di San Benedetto del Tronto	»	232

## 1. CONSIDERAZIONI DI SINTESI

### 1.1. La cultura del mare nel “sistema Italia”

Per quanto possa suonar strano, l’andar per mare è né più né meno che un comportamento sociale. Un comportamento che non si può ridurre ad alcuna delle sue componenti: etica, estetica, economica, politica, ecc. Al contrario, dei comportamenti sociali che si possono immaginare, quello dell’andar per mare è strutturalmente connesso ad una soglia minima di evoluzione tecnologica talmente alta da risultare necessariamente interno ad una qualche compagine societaria storicamente data, e - per di più - interno ad una qualche società discretamente evoluta.

Non è un caso che nel decorso della evoluzione umana a noi nota, la dimensione dei traffici marittimi che una compagine sociale poteva sviluppare era misura precisa e spesso pressoché unica della sua evoluzione complessiva e non solo economica, del suo sviluppo si potrebbe dire.

L’unica differenza intervenuta, praticamente solo nella seconda parte del Novecento, è che le flotte (militari e civili) misurano ancora abbastanza fedelmente la ricchezza e lo sviluppo di una società, ma non più quali unica unità di misura.

L’andar per mare non può dunque essere “comportamento autistico”, come nessun comportamento sociale, ma - probabilmente - ha bisogno di un grado di integrazione sociale pari a pochi altri. E quando anche l’avventura sul mare è occasione e simbolo di una sfida solitaria - come nel romanzo di Melville *Moby Dick* - la sua condizione ed il suo contesto rimangono una comunità e la sua solidarietà economica e spirituale.

I navigatori solitari, come i velisti che si costruiscono nel giardino il natante (non per caso in Bretagna, in Cornovaglia o a Newport, e non a Porto Cervo o a Cala Galera) non sono cause, ma effetti di una società strutturata ed evoluta che ha accettato la sfida del mare e che con il mare ha familiarizzato.

Anche quando il mare è sport ciò avviene perché col mare c’è quotidiana familiarità ed intreccio di interessi. Altrove, al massimo, il mare può essere lusso di una ristretta cerchia sociale.

Vi sono certamente delle attività economiche, anche molto complesse, che possono iniziare quasi solo per merito del genio individuale. Si pensi a forme elementari di commercio, o di pastorizia, o di artigianato, o di servizi.

Non che il genio non serva a chi va per mare, ma non basta. Per navigare serve - a paragone - una assai più alta accumulazione culturale e sociale, una tecnologia ed una tenacia, una memoria ed una coesione collettivi e di grande livello.

Ricordare brevemente tutto ciò non serve ancora a trovare risposte ai problemi di fronte ai quali si trova il comparto marittimo, ad interpretare correttamente la lunga emarginazione dal contesto istituzionale ed economico generatasi nel nostro Paese, ma serve a cercare la prospettiva di analisi migliore, più adeguata alla cosa stessa, della quale non può fare a meno nessun tecnicismo economicistico.

L'andar per mare, ed a maggior ragione il fare impresa sul mare e per il mare, è questione da *Sistema -Paese*, e da sempre. E sempre, ma soprattutto oggi, una flotta è una faccenda da sistema Paese.

Questo significa anche che l'indicatore di vitalità del settore marittimo di una economia nazionale ha un alto livello di interesse generale. E non solo perché rappresenta le ragioni e le possibilità di attivo o di passivo di un capitolo della bilancia dei pagamenti, e più in generale della contabilità virtuale del sistema Paese. Se ben fatto, un rapporto sullo stato e le prospettive della impresa del mare e sul mare dice anche molto della capacità di autocoscienza e di autoprogettazione strategica di un sistema Paese, ne costituisce - certo non unico - una sorta di "esame del sangue".

Forse può anche rivelare meglio di altri studi settoriali se in realtà quel sistema Paese c'è o no.

Di fronte alle difficoltà di questo settore negli ultimi tempi la maggior parte della popolazione anche minimamente scolarizzata reagirebbe con una sorta di riflesso condizionato, chiedendosi dove sono andate a finire le "mitiche" Repubbliche marinare, e dove, infine, l'altro luogo comune del "popolo di navigatori".

La ben nota storia del fulgore e della decadenza della grande stagione di traffici marittimi italiani può però suggerire in merito uno spunto realmente importante.

Innanzitutto conferma che si tratta di questione non settoriale ma "da sistema Paese". La storia delle nostre Repubbliche Marinare è quella di intere società civili che investivano collettivamente sulla navigazione e sul settore dei trasporti e dei commerci marittimi. Inoltre, dalla stessa ricostruzione storica si arriva a conoscere che tra quelle Repubbliche primeggiava volta per volta quella inserita in un sistema Paese con un consistente sviluppo territoriale, ben rappresentando che la vocazione marittima di una economia locale ed il suo radicamento in un sistema sociale "di terra" sono elementi difficilmente disgiungibili.

Due punti possono dunque essere fissati, o meglio due riferimenti essenziali per comprendere e rappresentare la prospettiva di analisi:

- l'andar per mare è comportamento *sociale* ad alta soglia tecnologica, dunque più di altri è condizionato positivamente o negativamente dalla presenza o dalla assenza di una tradizione all'interno di una data società;
- l'andar per mare come ogni *tradizione* sociale, soprattutto se particolarmente complessa, è qualcosa che può perdersi, che può estinguersi.

Quando e come la nostra tradizione marinara un tempo florida e consistente si sia interrotta non è questione di esclusivo appannaggio degli storici né questi ultimi pretendono di fornire una risposta vera e valida per sempre e neppure unica.

Se si sposta lo sguardo a tempi più recenti, si può constatare che, per quanto in termini costosi e complessi, si è più volte tentato da parte delle autorità pubbliche e dei soggetti privati di riprendere e di riavviare una presenza significativa del sistema Italia nel settore del mare.

Al cambio di Secolo ed ancora tra le due guerre furono fatti ad esempio seri tentativi per ridare vigore al comparto.

Dunque, per quanto difficile, non è impossibile pensare di riconcentrare gli sforzi per un rilancio del settore, per rianimare una tradizione.

Le tradizioni cessano ma possono anche essere inaugurate o riprese. Non solamente finiscono.

Il punto cui questa riflessione approda è un passaggio stretto tra la consapevolezza storica e socio-economica che il settore non si trova nel nostro Paese di fronte ad un ineluttabile declino, e la consapevolezza che la stessa veloce evoluzione del quadro internazionale fa sì che ad ogni occasione di ripresa la opportunità si presenti con un costo sempre più alto, con un livello minimo di sinergie richieste sempre più esigente, con una soglia di consapevolezza strategica sempre più complessa.

Chi sta sul mare ben sa che deve seguire i *target* con molta maggiore agilità di chi sta su terra, perché la sponda giusta varia con la stessa velocità con la quale un buon capitano deve saper adattare la rotta al mutare di tante condizioni ambientali. Chi sta sul mare deve aggiornare continuamente la propria tecnologia perché l'adeguatezza di questa è una condizione strutturale ed assai costosa della propria attività.

La capacità di adeguamento istituzionale delle porzioni di società civile che investono in attività marittime deve poi essere altissima.

L'uscita di scena di Genova o di Venezia - come gli storici hanno insegnato - è fortemente legata all'invecchiamento sociale dei loro sistemi istituzionali, politici in primo luogo, e certamente anche economici, finanziari ed infrastrutturali.

Altre Repubbliche Marinare si sono spente anche perché non hanno saputo far evolvere le loro istituzioni politiche oltre la pur gloriosa stagione comunale. Perché non hanno saputo fare rinnovamento tempestivo dei ceti dirigenti.

È pensabile che tra i Municipi delle città portuali italiane ed i Municipi minori contigui (e le Amministrazioni provinciali e regionali interessate) i rapporti e le strategie di governo integrato siano regolati come tra qualsiasi altro gruppo generico di Enti locali?

In generale, poi, si sa che non c'è forza sul mare di un sistema Paese senza una grande politica estera e una grande politica commerciale.

A questo proposito, è rilevante maturare una riflessione su di una questione assolutamente cruciale, ancorché generale.

Sostenere che la vitalità di questo settore è affare da sistema Paese non equivale sillogisticamente a dire che è questione di appannaggio esclusivo dello "Stato" o dell'amministrazione centrale.

Per un lungo tratto del nostro sviluppo le condizioni che hanno consentito un recupero ed una accelerazione della modernizzazione anche economica dell'Italia hanno visto lo Stato nella veste di soggetto collettivo e nel ruolo di unico attore, capace di raccogliere energie e risorse in grado di colmare certi *gap* di rilevantissimo momento. Lo Stato ha funzionato per oltre sette decenni come propulsore di sviluppo. Riconoscere che molti dei traguardi allora fissati siano stati raggiunti non contraddice l'idea che oggi si debba aprire una nuova stagione, anzi la supporta.

Il successo sostanziale del ciclo precedente, fa sì che oggi il Paese si trovi faticosamente all'inizio di un altro ciclo: il ciclo della centralità del sociale, della responsabilità dei soggetti collettivi, dei loro intrecci locali e sempre più spesso delle "loro" città.

Si è nel ciclo della società differenziata, specializzata, della società densa ed internazionalizzata, di una società che si è lasciata alle spalle la centralità della politica. Ciò vale anche per questo settore. A varare una strategia di ripresa di centralità culturale, sociale, economica e politica della impresa del mare e sul mare, e di chi ne rappresenta gli interessi, potrà essere solo un patto tra tanti soggetti.

Il livello di coordinamento e di governo degli sforzi di questo tentativo di ripresa e di rilancio deve dunque allo stesso tempo consentire una strategia di sistema (di sistema Paese) e deve essere fortemente radicato nei quattro o cinque poli, nei quattro o cinque presidi a partire dai quali si dispiega la strategia del mare del sistema Italia.

Deve essere intelligente come strategia generale ed integrata, e deve essere visibile e capace di fare identità laddove una società locale risceglie la sfida della economia marittima.

Deve essere capace di fare rete orizzontale e trama verticale, deve essere capace di fare identità ed attivare sinergie.

## 1.2. L'internazionalizzazione dell'economia marittima

Affrontare un programma di ricerca sull'economia del mare è un'operazione che richiede, come primo passo di indagine, la ricostruzione dello scenario internazionale complessivo e del relativo posizionamento italiano. Parlare e ragionare di mare, infatti non sono azioni che possono essere separate dalla natura stessa della cosa, di per se inscindibilmente planetaria: il mare è un ambiente internazionale per definizione, poiché gran parte delle acque del pianeta non sono attribuibili ad alcuno Stato e rappresentano un bene comune dell'umanità.

Una prima riflessione generale può allora essere brevemente spesa intorno alla caratterizzazione del *processo di internazionalizzazione* che, al di là della natura fisica e territoriale dell'argomento, ha progressivamente posto a contatto le differenti economie ed attività legate al mare di ciascun paese.

Tra i tanti elementi che hanno favorito l'internazionalizzazione dell'economia marittima, quattro sembrano essere quelli che più di altri segnalano la vocazione del settore:

- *la globalizzazione del mercato*; l'insieme delle imprese collegate ai trasporti marittimi, ad esempio, ha ormai da tempo assunto quale mercato di riferimento non tanto i mercati interni, quanto in prima istanza quelli continentali e, in seconda istanza, quelli planetari; secondo alcune stime, nel 1995 il trasporto marittimo mondiale di materie prime avrebbe segnato per il decimo anno consecutivo un aumento - con andamenti diversi a seconda del tipo di merce trasportata - del 3,8% dei traffici (1);
- *la flessibilità delle strutture produttive*; proprio a causa del processo di internazionalizzazione e la conseguente necessità di abolire qualsiasi sistema di protezione del mercato nazionale, le grandi industrie come le piccole imprese sono state chiamate, anche a costo di notevoli sacrifici, a rimodulare la proprie capacità di produzione, o la dimensione dei servizi offerti: la sola Fincantieri, per poter adeguare la propria capacità produttiva alle esigenze del mercato, ha ridotto la propria forza lavoro di circa 5.000 unità tra il 1991 ed oggi;
- *il potenziamento delle strutture portuali*; nel quadro della ottimizzazione dei tempi e della qualità dei trasporti, il porto oggi rappresenta il cuore logistico degli scambi commerciali internazionali, il luogo in cui più avanzata è la ricerca

tecnologica orientata a colmare la frattura tra terra e mare ed a contenere i tempi di trasferimento della merce da un sistema di trasporto all'altro (sviluppo dell'intermodalità); tale capacità è particolarmente rilevante non solo per l'economia nazionale in cui è dislocato il porto, ma anche per quella dell'intero continente in cui esso è situato;

- *la conservazione dell'ambiente*, il mare è per definizione un bene naturale di tutti il quale è difficilmente contenibile all'interno dei confini nazionali e quindi può essere difeso solo grazie ad un impegno internazionale; l'industria del mare, dalla cantieristica maggiore al diporto, dall'armamento alla pesca, si è assunta tale onere, riorientando sia i propri processi di produzione, sia i propri prodotti finiti, verso sistemi avanzati tecnologicamente in grado di limitare al massimo i danni arrecati all'ambiente circostante, rendendo il trasporto marittimo altamente competitivo in termini di impatto ambientale nei confronti dei trasporti aerei, stradali e ferroviari.

Anche se è difficile separare l'economia marittima nazionale da quella internazionale, tuttavia, è possibile delineare quale sia la posizione delle imprese "battenti bandiera italiana" nel contesto planetario. A tale proposito è necessario rilevare che l'Italia in questo settore ha una presenza sul mercato internazionale, benché diversificata, sicuramente di grande rilievo.

Nel settore della *grande cantieristica* l'Italia ricopre un ruolo significativo per quanto riguarda la costruzione delle navi passeggeri, mentre per quel che concerne la costruzione di navi per il trasporto delle merci è subordinata ai costruttori giapponesi e coreani.

Dal punto di vista dell'*armamento*, la posizione della flotta italiana può essere considerata di secondo piano come consistenza complessiva. Nella graduatoria mondiale delle flotte nazionali l'Italia ricopre la 17ª posizione (2) ed arriva alla sedicesima se vengono aggiunte anche le navi battenti bandiera estera, ma controllate da armatori italiani. Tale posizione è dovuta anche alla crescita delle flotte dei cosiddetti "paesi ombra". Le flotte della Liberia e di Panama comprendono oggi quasi il 30% delle navi del pianeta, tuttavia tali paesi scompaiono quando si prendono in considerazione le società armatoriali cui tale naviglio fa riferimento. A questo punto emergono paesi quali la Grecia, il Giappone, la Norvegia e gli Stati Uniti che controllano oltre il 40% della flotta mondiale. Di fronte a tali potenze l'armamento italiano, oggi, si trova in una posizione di chiara inferiorità, anche se non mancano successi di carattere settoriale: la flotta passeggeri italiana è al secondo posto tra quelle mondiali, nella classifica per bandiera, e al terzo posto in quella per nazionalità del controllo armatoriale.

Nonostante l'armamento italiano controlli meno del 2% della flotta mondiale, è stato tuttavia in grado di inserirsi nel mercato dei trasporti marittimi internazionali tramite due strategie:

- la prima, adottata dalle maggiori società armatoriali, si è sostanziata nel rinnovamento, nell'ampliamento della flotta, nella reingegnerizzazione dell'organizzazione del trasporto e nell'individuazione di uno specifico segmento del mercato del trasporto (passeggeri, merci, combinato, ecc.);
- la seconda, adottata dalle piccole società armatoriali, si è sostanziata nella compressione dei costi di gestione di tali società al fine di rendere competitive e remunerative le tariffe di utilizzazione delle navi.

Per quanto riguarda il *sistema portuale*, i porti italiani hanno passato un periodo di profonda crisi che li ha posti in fondo alle classifiche internazionali del settore.

Tale periodo sembra essere tuttavia in corso di superamento, anche grazie al forte impulso dato dall'inserimento dei privati nella gestione delle principali operazioni portuali e alle opportunità presentatesi nel quadro del processo di riforma delle Autonomie portuali: tra il 1993 e il 1995, ad esempio, il porto di Genova ha praticamente raddoppiato il proprio traffico container (da 343.479 teu a 615.000 teu) (3) e ha superato i porti di Marsiglia, del Pireo, di Goteborg e di Liverpool, mentre La Spezia ha incrementato sensibilmente i propri traffici (da 764.970 teu a 965.483) (4) arrivando a superare il porto di Le Havre. Anche se si è ancora lontani dalle quote di traffico gestite da porti quali Rotterdam (4.789.000 teu) e Amburgo (2.900.000 teu) l'esperienza di alcuni porti italiani è comunque significativa in quanto questo *trend* di crescita è destinato ad incrementarsi ulteriormente, se si tiene conto, ad esempio, delle stime elaborate dall'autorità portuale di Genova che affermano che il porto ligure nel 1998 giungerà ad attrarre circa 1.200.000 teu.

Per quanto riguarda la cattura del *pesce*, l'Italia si trova in linea con il resto dei paesi europei in cui la quantità di pesce pescato è rimasta pressoché invariata dal 1983 ad oggi.

Diversa è la situazione di altri paesi, quali gli Stati Uniti, che nel medesimo periodo hanno incrementato la quantità di pesce pescato del 21%. La divergenza tra il vecchio ed il nuovo continente è probabilmente legata alla difficoltà che si avverte in Europa di coniugare da un lato l'opportunità assolutamente condivisibile di preservare la fauna marina e dall'altro l'esigenza tutt'altro che marginale di rispondere alle necessità delle imprese di pesca.

Un ultimo aspetto, spesso considerato come marginale nell'ambito della produzione nel settore marittimo, è quello del *turismo nautico*. Si tratta di un comparto, sia del turismo, sia dell'economia del mare, che al livello internazionale, ed in particolar modo in alcuni paesi, è molto sviluppato. Negli Stati Uniti, in Francia, in Gran Bretagna, ma anche - in passato -

in Jugoslavia, sono state varate iniziative pubbliche o semi pubbliche volte al potenziamento di porti, marine, approdi turistici.

Tali iniziative, destinate ad aumentare i posti barca disponibili al livello nazionale ed a migliorare la qualità dei servizi offerti ai diportisti nazionali ed esteri, hanno anche avuto il merito di valorizzare, da un punto di vista naturalistico, le zone circostanti e la capacità di incrementare in modo sostanziale il mercato turistico. L'Italia è molto indietro rispetto alle esperienze svolte nei paesi sopracitati, non solo perché i porti turistici non sono in grado di offrire ospitalità per i turisti stranieri, ma addirittura perché non riescono a soddisfare la domanda interna.

Le oltre 800.000 barche costituenti il parco nautico italiano, ad esempio, possono contare su soli 77.000 posti barca disponibili sull'intero territorio nazionale. Al confronto la Francia, solo sui 200 chilometri della Costa Azzurra, ha ben 120.000 posti barca.

Questa carenza di infrastrutture rappresenta un mancato guadagno non solo per gli addetti diretti del settore, ma anche per tutto l'indotto legato al diporto, che nella presente indagine si è stimato conti circa 60.000 addetti.

Nel complesso, dunque, all'interno dello scenario internazionale l'Italia può contare su delle *performances sicuramente incoraggianti*, ma che, tuttavia, per poter incidere in maniera significativa sull'insieme dell'economia nazionale ed internazionale, devono poter contare non solo sul consenso, ma anche sul coinvolgimento dell'intero tessuto politico-economico italiano, che in questi anni, al contrario, a volte si è dimostrato poco sensibile alle vicende dell'economia del mare.

### 1.3. Il quadro nazionale

Stabilire la posizione dell'economia marittima nel contesto nazionale in termini sintetici non è semplice, in quanto formulare ipotesi e valutazioni in grado di esprimere la ricchezza e la complessità dei settori che la compongono rischia di essere un'operazione riduttiva.

Trasporto marittimo, servizi ausiliari (terminal operators, agenti marittimi, ecc.), grande cantieristica, nautica da diporto e attività della pesca, sono settori molto differenti tra loro, ma che posseggono una radice comune legata alla cultura ed alla tradizione del mare e tutt'oggi continuano ad avere tre sostanziali elementi di riferimento unitari: il mare, quale ambiente di lavoro, la nave, quale vettore intorno al quale ruota l'attività produttiva, e il porto, inteso nella sua accezione più ampia di riferimento terrestre e cittadino per lo sviluppo delle necessarie interconnessioni con il territorio ed il sociale.

Secondo le stime elaborate nell'ambito della presente indagine, l'industria marittima rappresenta oggi circa il 2,6% del Prodotto interno lordo nazionale, con una *produzione complessiva pari a 42.170 miliardi di lire* alla quale concorrono per 17.360 miliardi i trasporti marittimi, per 6.450 miliardi gli operatori portuali, gli agenti marittimi e gli altri servizi ausiliari al trasporto marittimo, per 3.900 miliardi la branca della costruzione e riparazione di navi, per 7.640 miliardi l'industria della nautica da diporto (intesa nella sua accezione più ampia di costruzione di imbarcazioni, di produzione di accessori, e comprensiva dell'indotto del turismo nautico) ed infine per 9.250 miliardi i prodotti della pesca (tab. 1).

L'apporto del comparto marittimo all'economia italiana nel suo complesso è pertanto sicuramente rilevante. Per comprenderne ulteriormente la dimensione è utile fornire alcuni dati di riferimento. Ad esempio si può ricordare che il contributo del settore in questione è quasi doppio rispetto a quello della produzione di mezzi di trasporto (22.971 miliardi nel 1994) ed è di poco inferiore a quello dell'intera agricoltura (53.563 miliardi) se considerato comprensivo del valore delle attività indotte dal turismo nautico.

L'importanza del sistema marittimo non si limita al volume d'affari generato, ma si riflette anche sul versante occupazionale. L'industria marittima infatti impiega complessivamente, tra occupati diretti (122.000) e nelle attività dell'indotto (186.680), *308.680 addetti*, circa l'1,4% del totale nazionale delle unità di lavoro del 1994 (pari a 22,3 milioni). Di questi 80.100 sono coinvolti nei trasporti marittimi (di cui 29.800 nelle attività dirette), 54.700 nei servizi ausiliari dei trasporti marittimi (operatori portuali, agenti marittimi ed altri servizi ausiliari) (di cui 32.200 diretti), 34.500 nella costruzione e riparazione delle navi (di cui 16.500 diretti), 74.300 nell'industria del diporto (di cui 7.500 diretti e 60.000 nell'indotto del turismo nautico), 80.400 nella pesca (di cui 36.000 diretti).

A titolo comparativo, si consideri che l'intero settore agricolo occupa 1,9 milioni di unità di lavoro (l'8,5% del totale delle unità di lavoro del Paese), mentre l'industria delle costruzioni circa 1,6 milioni (il 7,2% del totale).

In aggiunta all'analisi delle stime relative ai conti economici e alle unità di lavoro, il contributo dell'industria collegata alle attività del mare all'intera economia nazionale può essere valutato attraverso l'osservazione di alcuni parametri economici denominati "moltiplicatori" (della produzione e della occupazione) che forniscono una misura dell'impatto potenziale che produrrebbe sull'intera economia un eventuale incremento degli investimenti o dell'occupazione nel settore.

In dettaglio, nell'ambito della presente indagine si è proceduto all'elaborazione di tali indicatori; per quanto riguarda la produzione si è giunti alla conclusione che ogni lira di domanda aggiuntiva verso i settori dell'industria del mare attiva nell'economia italiana, attraverso meccanismi di trasmissione di impulsi a monte ed a valle del processo produttivo, una produzione complessiva di 2,627 lire (*moltiplicatore della produzione*) mentre, per quanto concerne l'occupazione, ogni unità di lavoro aggiuntiva richiesta ai comparti marittimi ne genera nel complesso 2,530 nel sistema economico nazionale (*moltiplicatore dell'occupazione*).

Tali conclusioni segnalano la capacità di tale comparto di favorire lo sviluppo del Paese, sia in termini economici che occupazionali, confortando l'ipotesi secondo la quale l'economia del mare è uno degli assi portanti del sistema-Italia.

Questa ipotesi è peraltro desumibile anche dalla lettura interpretativa dei dati statistici raccolti nell'ambito della presente indagine.

Il porto di Genova ha previsto per il prossimo biennio un raddoppio dei propri traffici che, ad esempio, per quanto riguarda il trasporto di container, lo porterà a superare il volume di traffico di un milione di teu annui; l'industria della nautica da diporto ha raddoppiato tra il 1993 e il 1994 il margine positivo del proprio saldo commerciale.

Tali dati, anche se parziali, forniscono una prima idea delle potenzialità che il sistema marittimo potrebbe liberare e delle quali potrebbe beneficiare non solo il comparto in questione, ma anche tutti i settori che tale comparto attiva. Il 75% del valore di una nave da crociera, che nel suo insieme ammonta a circa 600/800 miliardi di lire, è rappresentato da forniture (mano d'opera e materiali) provenienti da imprese sub-fornitrici; allo stesso modo tutte le attività di servizio al trasporto marittimo hanno un forte impatto sull'economia delle realtà locali collegate ai sistemi portuali in termini di sviluppo delle reti di trasporto e di aumento dei flussi commerciali.

Attorno alla cultura, alla tradizione - che in alcuni casi sembra quasi sconfinare nella passione - e alla condivisione di un ambiente di lavoro vasto e allo stesso tempo aspro e pieno di insidie, si è man mano consolidata un'alleanza tra i vari soggetti che animano il mare che ha favorito la coesione di un settore apparentemente disaggregato.

È sorprendente notare come le diverse realtà imprenditoriali legate al mare, seppur nel quadro di una sostanziale disomogeneità di dimensioni di fatturato e di mercati di riferimento, conservino tratti propri che rendono il settore nel suo insieme tipico ed originale nel contesto dell'economia italiana.

Proprio per evidenziare la rilevanza di questa componente della vita nazionale, le principali associazioni di industrie "del mare" nel maggio del 1994 hanno dato vita alla *Federazione del Mare*. Si tratta di una federazione che raccoglie tutte le diverse componenti dell'economia del mare: armatori (Confitarma e Fedarlinea), costruttori di navi (Assonave), cantieri e industrie nautiche (Ucina), operatori logistici (Assologistica), agenti e intermediari marittimi (Federagenti) e imprese di pesca (Federpesca) - fondata con lo scopo di affermare l'unitarietà dei valori, della cultura e degli interessi che accomuna le attività marittime.

Questa unione, affondando le sue radici nella tradizione marinara italiana, trova fondamento nell'attuale sfida proveniente dalle dinamiche fortemente competitive esistenti nei mercati internazionali, le quali richiedono soggetti forti ed in grado di stringere alleanze di carattere nazionale e transnazionale.

L'omogeneità di interessi registrata al livello delle organizzazioni di categoria, pur nella frammentarietà e nella marginalità del riscontro ottenuto dall'indagine effettuata per costruire la banca-dati sugli associati (239 risposte su 1.337, pari al 17,8%), sembra essere confermata anche al livello periferico.

Dall'elaborazione delle informazioni raccolte si è potuto percepire, infatti, il tendenziale incremento del fatturato aziendale (segnalato dal 63,4% delle aziende), l'aumento diffuso delle attività di esportazione (oltre il 17% degli imprenditori consultati dichiara di dedicare più del 50% della produzione ai mercati esteri), la polverizzazione del tessuto imprenditoriale (il 60,3% delle aziende ha meno di 20 dipendenti).

Tali risposte, anche se parziali, tuttavia mostrano un tessuto imprenditoriale abbastanza effervescente, che continua a lavorare spesso al di fuori dei circuiti della comunicazione di massa e che, a giudicare dai risultati, in molti casi può essere assimilato a quello ben più noto all'opinione pubblica localizzato nell'area nord-est del Paese.

La dinamicità delle società armatoriali campane, i risultati di porti come quello di Gioia Tauro, lo sviluppo di aree industriali fortemente legate al mare come Genova, La Spezia, Trieste, Ravenna, raramente conquistano l'attenzione collettiva e, soprattutto, raramente vengono percepite come elementi attinenti ad un'unica realtà che trova nel mare non solo opportunità di lavoro e di guadagno, ma anche una via originale e spesso irrinunciabile per contribuire al progresso economico e sociale del Paese.

#### **1.4. L'interpretazione della marginalità**

Nonostante il comparto marittimo rivesta un ruolo strategico all'interno del Sistema-Paese e fornisca un contributo particolarmente significativo in termini di apporto attuale e potenziale ai maggiori macroaggregati economici e sociali, si è riscontrata una sua non giustificata marginalizzazione dal contesto politico, istituzionale ed economico prevalente.

Obiettivo del presente programma di ricerca, di conseguenza, è stato anche quello di approfondire, attraverso l'articolato strumentario a disposizione, le motivazioni di questa penalizzazione e le eventuali dinamiche da attivare per segnare una ripresa del settore.

Lo sviluppo delle attività legate al mare è stato meno repentino rispetto a quello di altri settori dell'economia italiana, specie con riferimento al sistema dei trasporti. In sintesi, si può affermare che almeno tre ordini di fattori abbiano contribuito al rallentamento dell'evoluzione del sistema marittimo italiano:

- la *peculiarità del tessuto sociale e culturale* nazionale;
- l'*evoluzione storica del Paese* e le relative scelte strategiche;
- la *caratterizzazione dei principali soggetti* pubblici e privati protagonisti dello sviluppo del settore.

Il tessuto sociale e culturale nel quale affonda le sue radici il processo di sviluppo collettivo mostra nei confronti del mare un atteggiamento contraddittorio.

Al di là, infatti, delle considerazioni già espresse in precedenza sulle soglie tecnologiche necessarie per "l'andar per mare", che peraltro già di per sé costituiscono un serio ostacolo all'affermazione di una cultura del mare in senso stretto, gli italiani non sembrano possedere nei confronti degli elementi marittimi una sensibilità di tipo positivo; piuttosto essi sembrano pervasi da sentimenti di paura ed ostilità nei confronti di un elemento naturale che spesso arreca più disagi che benefici.

In primo luogo il *timore del mare*. Gli italiani hanno visto giungere dal mare nel corso della loro storia ogni genere di invasori, a partire dai turchi fino a giungere agli americani; le coste italiane sono ricche di approdi naturali e di torri di segnalamento, che più che dare al navigatore in arrivo una sensazione di riferimento ed accoglienza, appaiono spesso come vere e proprie roccaforti di difesa, pronte ad avvisare dell'arrivo di uno straniero ostile. Il mare, per una buona parte degli italiani e per molto del nostro vissuto collettivo, ha rappresentato più un sinonimo di insicurezza e di paura, che di avventura e di sfida: difendersi dal mare, più che percepirne le mille voglie e curiosità di attraversamento.

Ma il mare non suscita solo paura: può anche essere considerato ostile, un *ambiente di lavoro aspro e scarsamente redditizio*. A tale proposito i tradizionali lavori del mare e sul mare (pescatore, marittimo, etc.) sono spesso stati ritenuti di scarsa soddisfazione e, soprattutto, elemento di separazione dalla famiglia.

Il caso della marineria di San Benedetto del Tronto, approfondito nel corso di questo programma di ricerca, fornisce spunti interessanti in proposito. In questa area, infatti, si riscontra una resistenza da parte delle giovani generazioni a dare continuità alle attività imprenditoriali familiari connesse alla cattura dei pesci, proprio perché vengono considerate poco redditizie e piene di insidie nel confronto con le altre opportunità di lavoro che una realtà locale, seppur nettamente sbilanciata verso le attività marittime, può comunque offrire.

L'influenza di tali fattori sulla cultura italiana ha favorito l'affermazione di un senso comune di diffidenza nei confronti del mare: in primo luogo, perché pericoloso e, in secondo luogo, perché scarsamente redditizio. Gli italiani, dunque, come popolo di terra, ancorato alle proprie tradizioni e alla solidità del suolo patrio, culturalmente poco propenso al rischio ed all'avventura, più portato verso la conservazione e la "difesa". Un popolo che sente molto, probabilmente, la "responsabilità" del mare.

Anche la letteratura legata al mare risente fortemente di questi sentimenti e di questa coscienza collettiva. La cruda realtà siciliana descritta dal Verga, la scarna prosa del Montale, non sono che alcuni degli esempi che si potrebbero citare in proposito.

E si potrebbe continuare a lungo nell'analisi del complesso rapporto tra gli italiani e il mare, il quale è pieno di implicazioni di carattere psicologico, culturale, sociologico, storico, etc. In questa sede è importante aver messo in evidenza che l'esistenza di 8.000 km di coste marine e 4.000 km di coste interne non ha comportato di per sé l'affermazione di una solida tradizione marinara ed una simpatia naturale per il mare e la navigazione.

Sul *versante storico*, in Italia la tradizione sociale che trovava nel mare il centro delle proprie attività ha avuto la sua massima affermazione durante il periodo delle Repubbliche marinare, quando intere società civili investivano collettivamente sulla navigazione e sul settore dei trasporti marittimi.

Tuttavia l'esperienza di tali Repubbliche rappresenta, contemporaneamente, sia il massimo splendore della tradizione marinara italiana, sia l'inizio del suo declino.

I motivi di tale declino possono essere sintetizzati essenzialmente in tre questioni principali: da una parte l'incapacità degli imprenditori di seguire la dinamicità del mercato e dei traffici marittimi, dall'altra il ritardo nell'innovazione tecnologica, componente essenziale per tenere passo all'evoluzione del mercato, e, infine l'inadeguatezza della struttura istituzionale e sociale rispetto ai cambiamenti politici e culturali richiesti.



Alla luce di queste pur brevi considerazioni, l'avvio del declino della cultura marinara può essere fatto risalire pertanto alla incapacità dei sistemi istituzionali di quelle società fondate su economie marittime di andare oltre la pur gloriosa stagione comunale. Dalle Repubbliche marinare in poi vi sono stati altri tentativi volti a ridare vigore al settore, i quali tuttavia, se hanno avuto il merito di far affluire investimenti importanti verso il settore marittimo, non hanno avuto la forza di rianimare una tradizione marinara.

Uno di questi, ad esempio, si verificò al termine del conflitto mondiale, allorché lo Stato italiano, con il sostegno della comunità internazionale, si fece carico degli investimenti necessari per ricreare le condizioni per lo sviluppo economico di un paese provato dall'esperienza bellica.

Tuttavia, in tale contesto, si preferì concentrare gli sforzi soprattutto nella costruzione di infrastrutture e nella direzione dell'aumento delle opportunità di lavoro diretto nel settore, piuttosto che nella sua riorganizzazione strategica, tanto che i traffici via mare, dal dopoguerra ad oggi, in particolare per quanto riguarda il cabotaggio, hanno perso significative quote di mercato in favore di un aumento esponenziale del trasporto su gomma. Nonostante queste responsabilità, è certamente errato ritenere che non vi siano altri elementi che hanno contribuito a determinare l'attuale configurazione.

Oltre ai fattori di carattere sociale e storico, infatti, si possono anche individuare comportamenti propri degli attori interni al settore che hanno influito sull'evoluzione dell'economia del mare, attraverso un'azione di freno all'innovazione del settore, non opponendosi alla crescita della presenza dello Stato e rimanendo legati ad una struttura di produzione dei servizi più di carattere artigianale che di tipo industriale.

Innanzitutto l'*Amministrazione pubblica*. È difficile esprimere una valutazione sul complesso dell'intervento pubblico nel settore marittimo, soprattutto se la si vuole scindere da quella più generale sull'azione esercitata nel complesso dell'economia; tuttavia è importante sottolineare come uno degli elementi principali sia stato soprattutto l'aver ritenuto che lo Stato fosse l'unico propulsore di sviluppo, l'unico soggetto in grado di raccogliere energie e risorse in grado di colmare le difficoltà imposte dalla crisi del dopoguerra e, in seguito, dalle crisi congiunturali di livello nazionale ed internazionale.

Nel settore marittimo, in particolare, ciò ha dato luogo ad una stagnazione del mercato e della produzione industriale, in quanto non si è riusciti ad incentivare, stimolare e promuovere il trasporto via mare proprio perché lo Stato era insieme produttore e consumatore dei servizi marittimi.

Il settore privato, dove ha potuto emergere, è rimasto coinvolto in questa logica di mercato "autoreferenziale", concentrata sulla protezione del mercato nazionale secondo logiche di nicchia più di tipo artigianale che di natura industriale e conseguentemente poco attenta agli sviluppi del mercato internazionale, che nel settore della logistica portuale e dei trasporti marittimi negli ultimi venti anni ha subito una importante evoluzione.

Eccezione del pubblico e opzione "di nicchia" dell'imprenditoria privata hanno dunque contribuito in misura sostanziale a determinare l'attuale scenario di sviluppo del settore marittimo nazionale, pur nelle sue molteplici sfaccettature. Anche se certamente molti altri soggetti (privati e pubblici) hanno apportato un altrettanto sostanziale contributo al ritardo del settore.

Come risultante di questo articolato processo di marginalizzazione, il culmine del rallentamento del sistema marittimo è stato raggiunto a cavallo tra gli anni 70 e 80, periodo durante il quale tutte le principali branche dell'economia del mare attraversavano periodi di profonda crisi, sintetizzabili nei seguenti aspetti:

- Porti: eccesso di addetti, inefficienza di gestione, perdita di competitività;
- Armamento: società armatoriali sotto-capitalizzate, concentrazione della proprietà in poche famiglie, declino della flotta;
- Cantieristica: esubero di addetti nel settore, crisi degli ordinativi al livello nazionale, perdita di competitività;
- Nautica da diporto: carenza infrastrutturale, alti costi di gestione, contrazione della domanda nazionale;
- Pesca: diminuzione delle imprese, frammentazione della produzione, invecchiamento delle unità di produzione.

L'eccesso di presenza pubblica e la confluenza di fattori interni ed esterni, di natura strutturale e congiunturale, avevano determinato una immobilizzazione del comparto marittimo, una situazione di torpore generale che rischiava di compromettere l'intero sistema dell'industria per e sul mare.

## **1.5. Inaugurare un nuovo ciclo di sviluppo**

Analizzando le informazioni e i dati raccolti nel corso dell'indagine si può notare come alla fine degli anni 80 si sia aperto un nuovo periodo particolarmente favorevole per il sistema marittimo italiano, che potrebbe costituire uno stimolo verso la ripresa della cultura marinara in Italia.

Vari elementi concorrono a determinare tale contesto, tra cui si possono evidenziare per significatività:

- in primo luogo, *la crisi definitiva del modello dello Stato-imprenditore*, o dello Stato assistente delle imprese in difficoltà, e l'apertura del mondo industriale italiano alle regole del mercato e della libera concorrenza;

- in secondo luogo, *la crisi economica del Paese* che ha impedito l'ulteriore elargizione di contributi per il sostegno di organismi pubblici poco produttivi ed efficienti; in altri termini, la diminuzione dei fondi a disposizione, se per un verso costituisce un freno allo sviluppo del Paese, dall'altro, se ben interpretato, fornisce un impulso verso una maggiore efficienza e competitività;
- in terzo luogo, *il processo di integrazione dei mercati dei paesi membri dell'Unione europea*, che prevede l'abolizione della protezione dei mercati nazionali, e più in generale il processo di internazionalizzazione e globalizzazione dei mercati a livello planetario;
- in quarto luogo, la comprensione da parte del mondo industriale italiano di quanto il perfezionamento dell'*integrazione tra le modalità di trasporto riduca i costi di trasferimento delle merci* i quali, a loro volta, incidono in modo significativo sulla composizione del loro prezzo finale.

Questi ed altri fattori stanno gradualmente liberando il settore marittimo dai vincoli che gli impedivano di progredire al passo con gli altri comparti, dando l'avvio a riforme sostanziali, a processi che hanno già determinato cambiamenti che fino a qualche anno fa sarebbero stati impensabili.

Così, ad esempio, nel settore dei servizi portuali e della logistica, grazie alla conclusione della gestione pubblica delle principali operazioni di imbarco e di sbarco delle navi, si è assistito all'ingresso di grandi gruppi industriali nel settore, i quali hanno consentito l'affermazione di logiche di produzione e di gestione delle attività portuali di carattere industriale.

Nel settore dei trasporti marittimi, ancora, i principali gruppi armatoriali hanno ripreso ad investire sulla propria flotta, favorendo il rinnovamento e la specializzazione della flotta italiana.

Nel settore della cantieristica, infine, si sta procedendo ad un radicale processo di trasformazione che comporta una forte riduzione delle risorse impiegate, un aumento della capacità produttiva ed il contenimento dei tempi di costruzione, grazie anche ad un forte coinvolgimento dei fornitori nel completamento delle imbarcazioni.

Questi segnali di rinnovamento, se da una parte lasciano ben sperare, dall'altra non nascondono i problemi che tutt'oggi ancora esistono. Vi sono ancora profonde difficoltà di rinnovamento, ad esempio, nel settore della pesca, o ancora, nella nautica da diporto dove una contrazione della domanda interna, la concorrenza internazionale e un quadro normativo incerto non permettono di intravedere segnali di ripresa.

Allo stesso modo il sistema portuale, la cantieristica e l'armamento, seppur in fase di crescita, non sono privi di problemi, ma al contrario richiedono interventi urgenti.

In altri termini, la circostanza che alcune componenti dell'economia marittima si siano risvegliate è una condizione necessaria, ma non sufficiente, per il rilancio dell'insieme delle attività comprese all'interno di tale economia.

Per non perdere ancora una volta l'occasione di rilanciare "L'Italia blu" è necessario pertanto recuperare un'immagine positiva del mare, non solo quale risorsa naturale, ma anche come ambiente di lavoro dove le capacità manageriali, di organizzazione e una intelligente utilizzazione dei supporti informatici e telematici permettono lo sviluppo di attività produttive meno disagiate e più redditizie rispetto a quelle ormai fissate nell'immaginario collettivo.

Grazie alle innovazioni tecnologiche il mare oggi non è più ostile e duro come in passato, ma un mercato di grande interesse, in cui al livello internazionale i principali gruppi industriali stanno investendo.

Ma come affrontare in maniera organica e concreta questa congiuntura spontaneamente favorevole al rilancio del settore del mare? Quale pianificazione strategica può essere attuata per offrire coordinamento e unicità al processo di ripresa?

La risposta a questi interrogativi non è certamente facile, e passa per l'articolata combinazione di più linee strategiche tra loro complementari ed integrate.

In primo luogo *l'impostazione di una nuova politica delle alleanze*, di nuove strategie di coalizione ed alleanza tra soggetti interni al settore e tra questi e quelli esterni che siano interessati allo sviluppo dei differenti aspetti (trasporto passeggeri, trasporto merci, produzione alimentare, etc.). Una linea di coalizione ragionata, che passando attraverso la concettualizzazione di accordi su programmi, possa approdare finanche alla realizzazione di veri e propri patti di alleanza fondati su specifici riferimenti territoriali o piuttosto su aspetti funzionali o relazionali, su logiche di filiera. L'aspetto importante è che il settore possa ricomporre le proprie fila soggettuali, in accordo con nuove configurazioni dell'integrazione pubblico-privato, su scala locale e nazionale; sarebbe rilevante cominciare a ragionare in termini di Patto tra le città portuali, di Alleanza all'interno dell'area locale, perseguendo quasi quella logica integrata di distretto che tanta fortuna ha apportato allo sviluppo del settore industriale nazionale;

In seconda battuta *l'attuazione di una politica delle reti* per il comparto, sia in relazione alla rete dell'economia (rete tra i soggetti) che con riferimento all'economia della rete (l'interconnessione in rete delle strutture ed infrastrutture portanti e marginali). Essere in rete è una delle condizioni fondamentali per poter riavviare un solido circuito dello sviluppo dell'economia del mare; essere in rete tra soggetti ma anche essere in rete con le strutture e le infrastrutture, con i servizi del territorio e sul territorio.

In terzo luogo, è estremamente importante continuare nel percorso di *ripresa della competitività*, mediante l'aggiornamento dell'ordinamento marittimo, l'affermazione dei processi di liberalizzazione e privatizzazione dei mercati, un certo livello di rafforzamento delle strutture aziendali. Il percorso dello sviluppo, infatti, non può che passare per la riorganizzazione del processo produttivo e, più in generale, del mercato, allineando le posizioni soggettuali pubbliche e private ai parametri dell'efficienza e dell'economicità aziendale propri di una economia aperta, solida e sana.

Una ulteriore linea strategica è quella dell'*integrazione dell'economia del mare con quella della terra*, dal momento che appare sempre più evidente come i problemi del mare vadano risolti partendo dalla terra. La stessa citata esperienza delle Repubbliche marinare, peraltro, ha insegnato come la misura dell'affermazione sul mare fosse fortemente dipendente da quella dell'esistenza di un adeguato sistema di terra a supporto. In altra accezione, tale linea può essere considerata come una ulteriore declinazione della necessità di relazionarsi in rete sul territorio; così, privo dell'integrazione con i servizi e le infrastrutture del retroterra, ad esempio, un servizio portuale non potrà mai sviluppare tutto il suo potenziale di mercato. Mare e terra dunque debbono costituire un insieme funzionale omogeneo, ad elevato livello di integrazione.

In aggiunta, una linea fondamentale è anche quella del *potenziamento della presenza dell'Italia al livello internazionale*, della rappresentanza degli interessi nazionali nelle sedi internazionali (Unione europea e Organismi internazionali), dove ormai oggi si decidono le principali strategie dell'economia marittima. Una decisa ripresa di un comparto rilevante come quello marittimo non può, infatti, essere veicolata che anche attraverso una adeguata presenza nazionale nelle sedi internazionali, con funzione di difesa e rappresentanza degli interessi.

Un altro passo di supporto decisivo risulta quello della *semplificazione del quadro burocratico, fiscale e normativo* di riferimento del settore, che ancora oggi troppo spesso opprime la spontanea vitalità di molti comparti. Solo per citare un esempio, la nautica da diporto sconta in tal senso una vera e propria penalizzazione, che, lungi dall'incoraggiarne una ripresa, tende al contrario a segnarne pesantemente il già difficile percorso di sviluppo. Trasparenza e semplificazione sembrano in questo senso le due linee cui ispirare l'azione del pubblico amministratore.

Da ultimo, ma non certo per importanza, occorre senza dubbio segnalare la significatività del *rilancio della cultura del mare* e del sistema della comunicazione. Per riuscire a sostenere gli impulsi della ripresa occorre infatti dare solidità al processo di riavvio della cultura collettiva, della tradizione marinara che si è interrotta nel nostro Paese. Lo sviluppo dell'economia del mare non può che passare anche attraverso gli strumenti della comunicazione di massa e della formazione scolastica, che fertilizzano nel sociale e possono consentire di riagganciare processi economici e percorsi culturali intorno alle attività legate al mare.

Questi principi di carattere generale trovano la loro declinazione operativa in tutta una serie di possibili interventi che, a partire dalla scala più nazionale, possono giungere ad investire anche aree territoriali o produttive di ridotte dimensioni.

In particolare, per quanto riguarda le possibili azioni da attivare all'interno dei principali comparti produttivi dell'industria del mare, è possibile segnalare alcune azioni prioritarie.

Per quanto attiene al sistema dei *porti*, in primo luogo definire un sistema portuale nazionale che armonizzi le attività dei porti italiani; in secondo luogo favorire l'integrazione tra città portuali e porti; in terzo luogo incentivare l'integrazione tra i porti ed il loro retroterra infrastrutturale (sistema dei trasporti, interporti, etc.), anche in funzione della minimizzazione dei tempi di giacenza delle merci sbarcate o da imbarcare; infine snellire il complesso sistema burocratico legato allo sdoganamento delle merci e alle pratiche di ingresso ed uscita dal porto delle navi.

Per quanto riguarda l'*armamento*, una condizione preliminare affinché i capitali investiti possano fruttare è che i traffici marittimi soggetti alla concorrenza internazionale siano considerati come una attività economica particolare e quindi sottoposta a trattamenti fiscali e normativi specifici. Occorrerà poi in primo luogo avviare una profonda riorganizzazione delle strutture finanziarie delle società, al fine di poter guardare con maggiore tranquillità agli investimenti legati al rinnovamento della flotta; in secondo luogo, proprio in relazione all'esigenza di aumentare le risorse finanziarie dei gruppi armatoriali, potrebbe essere opportuno favorire l'ingresso di nuovi soggetti economici o anche di forme di azionariato diffuso; in terzo luogo è opportuno che vengano incentivati i trasporti via mare delle merci, anche al fine di decongestionare il traffico terrestre. In quarto luogo, come naturale conseguenza dell'ampliamento delle opportunità finanziarie e fiscali, sarebbe opportuno dedicare maggiore attenzione al mercato internazionale al fine di recuperare le posizioni perse nel corso degli ultimi anni. Infine, in considerazione del potenziale di impegno della flotta italiana, qualora venissero meno i fattori di freno che finora l'hanno posta in secondo piano, potrebbe essere opportuno dare un nuovo impulso alla formazione professionale dei marittimi, sia degli ufficiali che del personale di bordo.

I *servizi ausiliari ai trasporti marittimi* (operatori portuali, agenti marittimi, ecc.), in quanto strettamente legati al mondo armatoriale, dovranno essere in grado di favorire l'integrazione tra le diverse modalità di trasporto, rivestendo la funzione di agevolatori dello sviluppo di un sistema intermodale di trasporti. Per poter conseguire tale obiettivo, occorrerà intervenire sulla struttura burocratico-amministrativa, semplificando le procedure in modo da rendere più agevole l'integrazione.

Per quanto concerne i *cantieri*, i segnali incoraggianti che si sono registrati tra il 1994 ed il 1996 lasciano intravedere interessanti spunti di ulteriore sviluppo; il significativo recupero di mercato sulla Germania (nei primi sei mesi del 1996 l'Italia ha registrato ordini superiori alla Germania) e la recente consegna di importanti lavori, rendono una fotografia della cantieristica nazionale molto positiva.

Alla luce di ciò, pertanto, ed in considerazione della crescente competizione esercitata da paesi quali il Giappone e la Corea, per il futuro sarebbe soprattutto determinante affiancare al progressivo consolidamento di una struttura industriale che già ha raggiunto un buon livello di flessibilità ed è quindi in grado di adattarsi alle richieste del mercato, una politica nazionale ed europea stimolante. Cioè una politica di settore e di "sistema marittimo" di ampio respiro e di lungo periodo, coerente con il ruolo strategico assegnato dall'Unione europea al comparto in questione.

Con riferimento alla *nautica da diporto*, sarà importante in primo luogo determinare un piano di investimenti finalizzati alla costituzione di una rete di porti turistici in grado di riqualificare il territorio, il tessuto urbano e di favorire lo sviluppo economico della zona in cui sono inseriti tramite l'aumento di opportunità lavorative e delle iniziative produttive e di servizio.

In secondo luogo, nel quadro del piano precedentemente esposto, sarà necessario prevedere anche la riconversione dei porti commerciali inattivi in porti turistici. In terzo luogo, al fine di favorire un maggiore interesse da parte degli italiani per il diportismo, sarà necessario giungere alla definizione di un quadro normativo certo per i costruttori (i quali potranno contare su standard legislativi fissati una volta per tutte), per i costruttori ed i gestori dei porti turistici (che potranno lavorare avendo chiari i limiti e le competenze di ogni attore coinvolto) e per gli utenti (i quali a loro volta non saranno costretti a inseguire i molteplici divieti e le innumerevoli autorizzazioni necessari per poter navigare).

Infine, sarebbe opportuno oltre che dare certezza, anche snellire le procedure burocratico-amministrative che rendono particolarmente difficile la pratica del diportismo.

Per quanto riguarda la *pesca*, infine, sembrerebbe necessario incentivare l'inserimento di tecniche innovative di cattura dei pesci eco-compatibili, al fine di consentire un adeguato sviluppo delle attività nel rispetto della salvaguardia del patrimonio naturale, e contribuire allo svecchiamento delle strutture imprenditoriali, sia in termini di risorse umane che di processi produttivi, in modo tale da riuscire a generare un tessuto di imprese innovativo ed efficiente.

**Tab. 1 - Le stime dell'economia del mare**

Branca di attività	Produzione		Occupazione		
	Pil	Moltiplicatore	Unità di lavoro		Moltiplicatore
			Dirette	Indotto	
Trasporti marittimi	17.360	3,143	29.800	50.300	2,688
Agenti marittimi, terminalisti portuali ed altri servizi ausiliari dei trasporti	6.450	1,887	32.200	22.500	1,699
Industria cantieristica	3.900	3,963	16.500	18.000	2,091
Nautica da diporto (1)	7.640	6,538	7.500	66.800	9,907
Pesca	9.250	3,211	36.000	44.400	2,233
Totale (2)	42.170	2,627	122.000	186.680	2,530

(1) Comprende la stima dell'indotto del turismo nautico, pari a 6.000 miliardi di lire per complessive 60.000 unità di lavoro. Escludendo i valori dell'indotto, il moltiplicatore della produzione e dell'occupazione assommerebbe, rispettivamente, a 2.278 e 1.907

(2) Il totale può non corrispondere alla somma delle singole branche in quanto è calcolato al netto delle possibili duplicazioni

Fonte: Censis, 1996

#### NOTE

1. Nel 1996 l'interscambio marittimo di merci è ancora cresciuto del 2,2%, raggiungendo 4.790 milioni di tonnellate.

2. Nel 1996, la 18ª posizione.

3. Nel '96 Genova ha raggiunto 825.752 teu, mentre La Spezia è scesa a 871.100 teu.

4. Ibidem.

## 2. L'ANALISI ECONOMICA

### 2.1. I conti economici delle attività marittime

#### *Alcune definizioni*

#### *Le attività economiche considerate*

La stima dei principali aggregati economici delle “attività marittime”, ha reso necessaria, come operazione preliminare, la definizione concettuale di quali siano i beni e servizi che compongono tale comparto dell'economia nazionale.

In primo luogo, sono state considerate tutte le attività legate al trasporto marittimo, comprensive sia della navigazione di cabotaggio e internazionale, sia di tutti i servizi ausiliari e connessi ai trasporti marittimi, necessaria alla soddisfazione della domanda che si rivolge a tale modo di trasporto da parte dei due tradizionali segmenti dei passeggeri e delle merci.

In secondo luogo, si è presa in considerazione l'attività dell'industria cantieristica, relativa sia al rinnovo, che alla trasformazione e manutenzione della flotta navale. Questa è costituita sia dal comparto mercantile, sia da quello peschereccio, sia, infine dalle unità da diporto.

Infine, un tradizionale segmento delle attività economiche legate al mare è costituito dalla pesca, e, più in generale dalla produzione, lavorazione e conservazione di prodotti della pesca e a base di pesce.

Nonostante il mare e i litorali marini costituiscano la risorsa naturale alla base di tutte le attività economiche indotte dal turismo balneare, che rappresenta una quota rilevante del Pil e dei flussi commerciali con l'estero, tale componente non è stata presa in considerazione nella stima della dimensione economica delle attività marittime. Soltanto la componente del turismo indotto dalla nautica da diporto è stata considerata far parte delle attività economiche marittime.

Una seconda operazione necessaria è stata quella di classificare il complesso delle attività economiche precedentemente descritte in pochi segmenti, capaci comunque di consentire di interpretare in modo distinto la struttura delle relazioni a monte e a valle dei singoli processi produttivi nei confronti del resto dell'economia.

A tale riguardo, sono state prese in considerazione le seguenti cinque branche di attività economiche:

- 1) *trasporti marittimi e costieri*; comprendono il trasporto di passeggeri o di merci, la gestione di traghetti, lance-taxi, motonavi da escursione o da crociera, il trasporto di chiatte o piattaforme mediante rimorchiatori o spintori, il noleggio di natanti con equipaggio. Nella classificazione delle attività economiche dell'Istat corrisponde alla categoria 61.1;
- 2) *agenti marittimi, terminalisti portuali e altri servizi ausiliari dei trasporti marittimi*; comprendono la quota attribuibile ai trasporti marittimi e costieri delle attività di movimentazione delle merci, di magazzinaggio e custodia, le altre attività connesse ai trasporti marittimi, gli spedizionieri, le agenzie di operazioni doganali, gli intermediari dei trasporti, le attività delle agenzie di viaggio e turismo. Nella classificazione dell'Istat tali attività sono comprese nella categoria 63;
- 3) *industria cantieristica mercantile*, ovvero l'attività dei cantieri navali per costruzioni metalliche e non metalliche, la manutenzione, riparazione o trasformazione di navi, i cantieri di demolizioni navali (compresa nella categoria Istat 35.1);
- 4) *nautica da diporto*, ovvero la costruzione e riparazione di imbarcazioni da diporto e sportive (la restante parte delle attività comprese nella categoria Istat 35.1), la produzione di loro parti staccate (motori, alberi, ecc.) e di accessori per la nautica; allo scopo di valutare anche l'indotto della nautica sul turismo, come già sottolineato si è considerata anche la produzione di beni e servizi domandati da tale componente turistica, attraverso una stima dei rispettivi consumi;
- 5) *i prodotti della pesca*; comprende l'esercizio della pesca e l'allevamento di pesci, di molluschi e di crostacei (compresa nella categoria 05 dell'Istat).

La scelta di tale classificazione delle attività economiche marittime deriva anche dalla effettiva disponibilità di un livello adeguato di informazioni recenti per costruire le stime. La metodologia adottata, basandosi sulla matrice intersettoriale

dell'economia italiana, ha consentito di ricostruire, per ciascuna delle cinque branche, sia la struttura dei costi intermedi, sia i margini di commercio e dei trasporti, e dunque di tenere conto di tutte le altre branche connesse alle attività economiche marittime.

Ad esempio, per la pesca è stata presa in considerazione, a valle, la produzione delle industrie alimentari per la lavorazione e conservazione del pesce, il commercio all'ingrosso e al dettaglio, ma anche, a monte, la produzione di imbarcazioni, di petrolio, corde, esche e quanto altro è utilizzato nell'attività della pesca. Così, per l'industria cantieristica, particolare peso assume la produzione di macchine industriali e prodotti in metallo.

Una possibile schematizzazione semplificata delle relazioni a monte e a valle delle cinque branche considerate è riportata nella figura 1.

Come si può osservare:

- l'industria cantieristica, costruendo e mantenendo la flotta commerciale e peschereccia, rappresenta una delle branche a monte dei processi di produzione dei trasporti marittimi, dei relativi servizi ausiliari (agenti marittimi, terminalisti portuali, ecc.), dell'attività della pesca;
- la branca della pesca mette in moto a valle numerose attività: l'industria per la trasformazione e conservazione del pesce e di prodotti a base di pesce e il commercio all'ingrosso e al dettaglio rappresentano, come sarà in seguito illustrato, le più rilevanti;
- le attività degli agenti marittimi, dei terminalisti portuali e degli altri servizi ausiliari dei trasporti marittimi, essendo comprese proprio tra le attività "finali" di distribuzione dei beni e servizi sul mercato, non hanno relazioni a valle con il resto del sistema economico; anche la branca dei trasporti marittimi, pur acquistando per la propria attività alcuni dei servizi della precedente branca, rappresenta comunque un comparto essenzialmente venditore e non acquirente di servizi alla distribuzione;
- la nautica da diporto, come già sottolineato, è stata considerata in un'accezione molto lata, comprendendo oltre alla rispettiva cantieristica, la produzione di parti staccate e di accessori nautici, nonché la produzione di beni e servizi necessari alla soddisfazione della domanda espressa dal turismo diportista.

#### *Lo schema contabile proposto*

La ricostruzione dei conti economici del settore, essendo finalizzata ad una valutazione del sistema di interrelazioni economiche tra le branche, in particolare alla stima dell'impatto sull'intera economia che può essere generato da una variazione della domanda dei beni e servizi delle branche dell'economia del mare, è stata svolta secondo lo schema della matrice intersettoriale dell'economia (*tavola input-output*).

Infatti, si tratta proprio dello schema contabile che può consentire una valutazione analitica del grado di integrazione a monte e a valle del processo di produzione dei beni e servizi delle cinque branche economiche considerate, e corrisponde a quello adottato nella presentazione della matrice intersettoriale dell'economia italiana pubblicata dall'Istat (Tei 1985 e 1988).

Coerentemente con tale logica, la valutazione economica è stata svolta, dal lato della *produzione di risorse*, essenzialmente in termini di: a) costi intermedi; b) valore aggiunto al costo dei fattori; c) costi di distribuzione (margini del commercio e dei trasporti); d) imposte nette; e) importazioni. Dal lato degli *impieghi delle risorse*, attraverso la stima dei: a) consumi intermedi; b) consumi delle famiglie; c) esportazioni; d) investimenti fissi lordi; e) variazioni delle scorte. Nel corso della successiva presentazione delle stime, verranno fornite le definizioni di alcune di tali componenti del conto economico.

*Il conto delle risorse e degli impieghi* fa parte dello schema di contabilità nazionale adottato dall'Istat nel 1974, denominato Sec (Sistema europeo di conti economici integrati) e raffronta, per l'insieme dell'economia, e per branca, le entrate (prodotto interno lordo e importazioni) e le uscite di beni e servizi (consumi intermedi, consumi finali, investimenti fissi lordi, variazione delle scorte, esportazioni). Si tratta di un conto d'equilibrio che non origina pertanto alcun saldo. Una schematizzazione dello schema contabile adottato è riportata nella figura 2.

Come verrà successivamente descritto, al fine di valutare il sistema di interrelazioni tra ciascuna delle attività economiche marittime e l'intera economia:

- la valutazione dell'integrazione a monte è stata svolta analizzando i settori che forniscono i beni e servizi necessari alla produzione, attraverso la considerazione dei costi intermedi;
- la valutazione dell'integrazione a valle, invece, tenendo conto delle attività economiche che collocano i beni e i servizi sul mercato, misurati dai margini del commercio e dei trasporti.

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

- direttamente utilizzate nella produzione dei beni e servizi delle branche considerate (Ula dirette);
- impiegate nelle produzioni a monte dei processi produttivi delle cinque branche (Ula a monte);
- utilizzate nelle attività economiche a valle (Ula 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. 3). 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.

#### *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.

In questa parte ne viene descritto il significato, allo scopo di consentirne una successiva lettura ed interpretazione, anche da parte di quanti non abbiano la necessaria dimestichezza con la contabilità economica e l'analisi input-output.

Questi risultano i seguenti:

- 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) i coefficienti di importazione ed esportazione;
- e) gli indicatori di impatto della produzione e delle unità di lavoro (impatto a monte, impatto a valle, i moltiplicatori).

Tutte le stime sono riferite al 1994.

#### *Glossario dei termini economici utilizzati (1)*

##### Aggregati del conto economico delle risorse

- *Pil a prezzi di mercato*: rappresenta il risultato finale dell'attività di produzione delle unità residenti.
- *Costi intermedi*: valore dei consumi intermedi di beni e servizi necessari alla produzione e forniti da unità produttive di altre branche.
- *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.
- *Produzione al costo dei fattori*: somma dei costi intermedi e del valore aggiunto al costo dei fattori.
- *Importazioni*: valore dei beni e servizi acquistati da unità non residenti. Valutate al prezzo Cif (costo, assicurazione e nolo) che comprende: il valore Fob, le spese di trasporto e quelle assicurative tra la frontiera del paese esportatore e quella del paese importatore.
- *Altro (imposte nette)*. Comprende: le imposte nette sulla produzione (imposte indirette meno contributi), le imposte sulle importazioni e l'Iva gravante sulle risorse).
- *Costi di distribuzione*: rappresenta l'incremento di valore delle risorse dovuto alla loro collocazione sul mercato. Comprende i margini di commercio e quelli dei trasporti.
- *Totale risorse a prezzi di mercato*: valore complessivo dei beni e servizi generati dalla branca.

##### Aggregati del conto economico degli impieghi

- *Consumi intermedi*: valore dei beni e servizi venduti ad altre branche per essere utilizzati nei propri processi produttivi.
- *Consumi finali*: valore dei beni e servizi impiegati per soddisfare direttamente i bisogni umani, siano essi individuali (consumi delle famiglie) o collettivi (consumi delle P.a. e delle istituzioni sociali varie).
- *Investimenti fissi lordi*: valore dei beni durevoli acquistati (compreso quello dei servizi in essi incorporati) per essere utilizzati nel ciclo produttivo nel corso di un periodo superiore ad un anno.
- *Variazioni delle scorte*: variazione del valore delle giacenze di prodotti finiti, di prodotti in corso di lavorazione e di materie prime tra l'inizio e la fine del periodo

- *Esportazioni*: valore dei beni e servizi venduti ad unità non residenti. 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 ai consumi, agli investimenti e all'esportazione.
- *Totale impieghi*: somma dei consumi (finali e intermedi), degli investimenti fissi lordi, delle variazioni delle scorte e delle esportazioni.

#### 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 la produzione ai prezzi di mercato, indica il grado di dipendenza dall'estero della produzione della branca.
- *Coefficiente di esportazione*: rapporto tra le esportazioni e il totale degli impieghi, indica la vocazione all'export della produzione, 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 una lira di domanda aggiuntiva finale. Ad esempio un valore pari a 1 indica che se aumenta la domanda del bene la produzione della branca potrà aumentare in modo corrispondente. Qualora tale valore sia invece 0,2 ciò indica che la forte dipendenza dall'estero (0,8) può far aumentare la produzione soltanto di due decimi.
- *Impatto totale sulla produzione*: è il rapporto tra il precedente indicatore di impatto diretto e il complemento ad uno del coefficiente tecnico; indica l'aumento di produzione interna che deriva da una lira di domanda aggiuntiva finale, considerando sia quella della branca che quella di tutte le altre a monte; si tratta del moltiplicatore a monte della branca. Ad esempio se un valore pari a 1,5 indica che un aumento di domanda di 100 lire consentirà un aumento della produzione di 150, che si ripartirà tra quello della branca domandata, e quello di tutte le branche che forniscono beni e servizi necessari alla sua produzione.
- *Impatto a valle* (costi di distribuzione/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 una lira di domanda aggiuntiva finale. Un valore pari a 1,6 indica che ogni 100 lire di produzione domandata in più mettono in moto 60 lire a valle.
- *Moltiplicatore del reddito prodotto*: si tratta del coefficiente di impatto a monte e a valle e indica pertanto l'aumento di produzione delle branche a monte e a valle dei processi produttivi che deriva da una lira di domanda aggiuntiva finale. Un valore pari a 3 indica che a fronte di un aumento, dei consumi delle famiglie, o delle esportazioni, o ancora di un nuovo investimento di 100 lire provoca, nella branca, a monte, e a valle un incremento complessivo di 300 lire.

#### 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 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.
- *Impatto a monte*: rapporto tra Ula a monte e Ula dirette. Indica il numero di Ula che corrispondono nei cicli produttivi a monte della branca, per ogni Ula utilizzata direttamente nella branca.
- *Impatto a valle*: rapporto tra Ula a valle e Ula dirette. Indica il numero di Ula che corrispondono a valle della branca, per ogni Ula utilizzata direttamente nella branca.



- *Moltiplicatore delle Ula*: indica, a fronte di un aumento di un'Ula nella branca, derivante da un aumento della domanda, quale potrebbe essere, a parità di produttività del lavoro, l'incremento complessivo, a monte e a valle.

### 2.1.1. Il ruolo delle attività economiche marittime nell'economia nazionale

Rimandando ad una sezione successiva la descrizione analitica dei conti economici per ciascuna delle branche considerate, si presentano qui di seguito i principali aggregati economici per il complesso delle attività marittime.

#### *La dimensione produttiva*

Prendendo in considerazione il complesso delle attività marittime, la stima del prodotto interno lordo ai prezzi di mercato ammonta nel 1994 a 42.170 miliardi a prezzi correnti (tab. 1).

Poiché il Pil nazionale risultava nel 1994 pari a 1.641.105 miliardi, il peso percentuale delle attività economiche marittime, corrisponde pertanto al 2,6%.

Dal conto degli impieghi risulta immediata la vocazione all'export delle attività economiche marittime, con un ammontare delle esportazioni pari a circa 17.000 miliardi, che rappresentano oltre la metà del complesso delle risorse del settore. Si noti che considerando il complesso delle esportazioni del 1994, pari a 378.057 miliardi, le branche marittime incidono per il 4,5%.

Se il quoziente di esportazione risulta molto elevato, non altrettanto può affermarsi per le importazioni. Infatti, il valore di tali beni e servizi *da parte delle branche considerate* risultano di 3.600 miliardi, pari a circa l'8% del complesso delle risorse ai prezzi di mercato (coefficiente d'importazione: 0,079).

Occorre a questo punto sottolineare che il saldo tra esportazioni ed importazioni è indicativo della bilancia commerciale esclusivamente delle cinque branche considerate e non dell'intera economia italiana; questo non può pertanto intendersi come il tradizionale saldo commerciale dei beni servizi in questione. Ad esempio, per i trasporti marittimi, a fronte di esportazioni pari nel 1994 a oltre 17.000 miliardi, possono stimarsi in soltanto 90 miliardi le importazioni di beni e servizi da parte di tale branca. Tuttavia, avendo riguardo all'intera economia, e considerando quindi le prestazioni di trasporti marittimi domandati anche da tutte le altre branche, le importazioni risultano invece pari a oltre 21.000 miliardi, conducendo ad un saldo negativo della bilancia commerciale complessiva dei trasporti marittimi.

Allo scopo di valutare il peso delle branche di attività economiche marittime nei confronti di altri comparti del sistema economico nazionale si riporta la figura 4. Come si può osservare, la dimensione produttiva del comparto (42.000 miliardi) appare simile a quella dell'intera industria tessile e dell'abbigliamento (43.000), ben superiore a quella dell'industria chimica e farmaceutica (31.000), dei prodotti in metallo (31.000). Inoltre, non risulta molto inferiore all'intera agricoltura (54.000 miliardi), mentre è pari a circa la metà del settore delle costruzioni e dei lavori del Genio civile (84.000).

#### *Il moltiplicatore del reddito prodotto*

Come già sottolineato, al fine di valutare il grado di integrazione a monte e a valle delle attività considerate, occorre misurare, rispettivamente, l'ammontare dei costi intermedi e delle importazioni e l'ammontare dei margini di commercio e dei trasporti. Nella tabella 2 sono riportati gli aggregati del conto delle risorse e, in particolare alcuni rapporti caratteristici e misure di impatto, tipiche dell'analisi input-output.

Avendo riguardo ai rapporti caratteristici, le attività economiche marittime appaiono caratterizzate da un *elevato grado di integrazione a monte con il resto del sistema economico*. Infatti, l'acquisto di beni e servizi da altre branche, rappresenta circa il 60% della produzione al costo dei fattori (coefficiente tecnico pari a 0,595); pertanto, il valore aggiunto al costo dei fattori incide per il restante 40%; per ogni lira di valore aggiunto, ovvero per ogni unità di remunerazione dei fattori utilizzati all'interno dei processi produttivi delle branche di attività economiche marittime (salari, stipendi, profitti, ecc.), ne occorrono quasi 1,5 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 delle branche di attività economiche marittime. Infatti, le importazioni rappresentano soltanto circa l'8% del complesso delle risorse ai prezzi di mercato (coefficiente di importazione: 0,079).

Passando a considerare gli indicatori di impatto, emergono diversi elementi di riflessione:

- l'impatto diretto sulla produzione, pari a 0,921, conferma quanto osservato circa lo scarso livello di dipendenza dall'estero. Infatti, per ogni 100 lire di domanda aggiuntiva che si rivolge alle attività marittime, 92,1 lire costituiscono l'aumento della produzione e le restanti 7,9 l'aumento delle importazioni;

- considerando anche il grado di integrazione a monte, per ogni 100 lire di domanda aggiuntiva di beni e servizi prodotti dalle branche marittime, il sistema economico globale incrementa la produzione per 227,4 lire (impatto totale sulla produzione). Tale valore del moltiplicatore a monte ben evidenzia la *elevata capacità di generare reddito* che può derivare da un aumento degli investimenti, o da un incremento della domanda interna od estera dei beni e servizi prodotti dalle attività economiche marittime;
- anche *l'impatto a valle con il resto del sistema economico sembra consistente*: per ogni 100 lire prodotte dalle branche marittime, un altro terzo - 35,3 lire - vanno ad aggiungersi nella formazione del complesso delle risorse. Infatti, il rapporto tra l'ammontare dei margini del commercio e dei trasporti (costi di distribuzione) e l'ammontare della produzione al costo dei fattori risulta pari a 0,353. Come verrà illustrato successivamente, le branche interessate a tale processo, a valle della produzione delle branche marittime, risultano essenzialmente quelle relative alla trasformazione, distribuzione e commercializzazione dei beni e servizi.  
Occorre comunque sottolineare, che tale elevato valore dell'impatto a valle è dovuto in misura significativa alla dimensione dell'indotto generato dal comparto della nautica da diporto, rappresentato da consumi turistici stimati in 6.000 miliardi. Senza considerare tale componente della produzione generata a valle, l'impatto risulterebbe complessivo delle attività economiche marittime passerebbe da 0,353 a 0,158;
- complessivamente, per ogni lira di domanda aggiuntiva che si rivolge alle branche marittime, l'economia italiana si mette in moto, a monte e a valle, per una produzione complessiva di 2,627 lire: questo risulta il *moltiplicatore* (fig. 5).  
Ad esempio, investire 1.000 miliardi in attività marittime (trasporti marittimi e relativi servizi ausiliari, cantieristica mercantile o da diporto, pesca) significa mettere in moto e conseguire una produzione nazionale aggiuntiva di 2.627 miliardi. Di questi, 1.274 sono indotti nelle produzioni a monte e 353 in quelle a valle. Lo stesso impatto economico si può realizzare supponendo anziché un investimento aggiuntivo, un aumento dei consumi o della domanda estera (esportazioni).

#### *La dimensione occupazionale*

Oltre alla ricostruzione dei conti economici del settore, un secondo obiettivo generale di tale parte della ricerca consiste nella stima e valutazione delle unità di lavoro coinvolte nelle attività economiche marittime. Anche per tale aggregato, la stima per il 1994 è presentata distinguendo tra le unità di lavoro direttamente utilizzate nella produzione dei beni e servizi delle branche marittime, e quelle attivate a monte e a valle dei processi produttivi di tali branche.

Ciò permette di valutare, questa volta in termini del fattore lavoro, il grado di integrazione dell'economia marittima rispetto all'intera economia nazionale. Come già sottolineato, le stime sono state effettuate associando la produttività per unità di lavoro ai costi intermedi e ai margini del commercio e dei trasporti.

Come si può osservare dalla tabella 3, il complesso delle unità di lavoro che possono essere considerate ascrivibili alle attività economiche marittime ammonta a 308.680 unità. Si tratta dell'1,4% del totale nazionale delle unità di lavoro del 1994 (pari a 22,3 milioni). Di queste, 122.000 riguardano le Ula direttamente impiegate nella produzione delle quattro branche considerate, circa 92.000 le Ula nelle produzioni a monte, e 95.000 quelle a valle. Queste ultime comprendono 60.000 unità di lavoro associate alla produzione di beni e servizi "consumati" dal turismo indotto dalla nautica da diporto.

Come emerge dalla figura 6, le unità di lavoro complessivamente coinvolte nella produzione delle branche marittime appaiono circa corrispondere a quelle direttamente utilizzate nella produzione di mezzi di trasporto. Si noti che la diversa posizione in graduatoria, nettamente inferiore, rispetto a quella emersa per la valutazione del Pil, mette in luce che la produttività del lavoro nella produzione di beni e servizi delle branche marittime risulta nettamente superiore rispetto a quella di molti altri comparti dell'economia italiana (quali, ad esempio il settore delle costruzioni, l'agricoltura, l'industria tessile e dell'abbigliamento).

#### *Il moltiplicatore dell'occupazione*

Secondo la consueta classificazione, sono state stimate le misure di impatto occupazionale indotte dalle attività economiche marittime.

A fronte di un aumento di una unità di lavoro in tali attività (indotta da un aumento della domanda dei corrispondenti beni e servizi), ne vengono attivate ulteriori 0,754 nelle branche fornitrici a monte (rapporto tra Ula a monte e Ula dirette). Tali unità aggiuntive attivate risultano 0,776 nelle branche a valle. 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, delle 94.650 Ula a valle, 60.000 corrispondono a quelle attivate da tale segmento turistico. Escludendo queste, il moltiplicatore a valle risulterebbe

0,284 rispetto a 0,776. Complessivamente, una aumento di occupazione di una unità di lavoro nelle branche marittime attiva complessivamente 2,530 unità di lavoro a monte e a valle (tab. 4, fig. 7).

### 2.1.2. I conti economici delle branche dell'economia marittima

In questa sezione dell'analisi economica si riportano i risultati delle stime della dimensione economica e della capacità di impatto di ciascuna delle cinque branche che compongono l'economia marittima.

Prima di procedere ad una presentazione analitica distinta dei corrispondenti conti economici e principali indicatori considerati, si è ritenuto utile effettuare un confronto sintetico tra le diverse branche. In tal modo, emergono con estrema evidenza alcune caratteristiche peculiari delle diverse branche, sia in termini di dimensione produttiva ed occupazionale, sia in termini di capacità di generare reddito e lavoro a monte e a valle dei singoli processi produttivi (tab. 5).

La *diversa dimensione produttiva* delle branche considerate è sintetizzata anche nella seguente rappresentazione grafica (fig. 8). Da questa emerge la preminenza dei trasporti marittimi, (oltre 17.000 miliardi) ancor maggiore qualora si consideri anche l'insieme delle attività connesse ed ausiliarie (circa 6.500 miliardi). Se la rilevanza della pesca, con un Pil di oltre 9.000 miliardi, può non meravigliare, in virtù di un'imponente attività di trasformazione e commercializzazione dei prodotti, così non può dirsi della nautica da diporto. Nella corretta - perché completa - accezione che ne è stata data nel presente lavoro, tale comparto genera risorse per oltre 7.500 miliardi.

Dalle precedenti tabelle si può osservare che:

- *l'elevata vocazione all'export* dell'economia marittima è dovuta in massima parte a quella straordinaria che si evidenzia per i trasporti marittimi: oltre quasi 15 dei 17.000 miliardi di produzione; anche la cantieristica mercantile appare avere tale caratteristica, con esportazioni pari al 18% del prodotto; viceversa, la quota di domanda estera risulta di dimensione assai più ridotta per i prodotti della pesca, con un incidenza del 3%. Come verrà successivamente sottolineato, all'interno del comparto della nautica da diporto, considerando soltanto la produzione di unità da diporto, il fatturato estero ha rappresentato nel 1994 ben il 77% di quello complessivo (499 miliardi su 644);
- il *grado di integrazione a monte* risulta, tra le quattro branche considerate, maggiormente elevato per l'industria cantieristica e i trasporti marittimi e, viceversa, assai minore per la branca dei prodotti della pesca. Infatti, per ogni lira prodotta, mentre l'industria cantieristica deve acquistare dalle altre branche 0,76 lire di beni e servizi necessari alla produzione, per la pesca tale valore risulta soltanto di 0,26 lire (coefficiente tecnico); tale osservazione trova conferma nella diversa misura dell'impatto a monte per le diverse branche, successivamente presentate;

Molto diverso risulta il confronto tra le branche in termini di *impatto a valle*, misurato attraverso il rapporto tra i costi di distribuzione e la produzione al costo dei fattori. Infatti:

- i servizi collegati con i trasporti marittimi (agenti, terminalisti, e le altre attività connesse) e l'industria cantieristica mercantile non generano risorse a valle dei rispettivi processi produttivi (impatto a valle nullo). I motivi sono tuttavia diversi: la prima branca rappresenta infatti proprio un comparto di per se già a valle, ovvero svolge un'attività di distribuzione dei beni trasportati sul mercato; la branca della cantieristica mercantile effettua invece al proprio interno sia l'attività di produzione che quella di distribuzione e commercializzazione delle navi;
- i trasporti marittimi presentano un valore negativo dell'impatto a valle. Tale caratteristica è soltanto un risultato contabile, dovuto all'ovvio valore negativo del saldo tra acquisti e vendite di servizi alla distribuzione da parte delle aziende dei trasporti marittimi. Infatti, poiché i trasporti marittimi rappresentano una branca distributiva, nella propria produzione sono compresi i margini di commercio di altre branche, che vanno pertanto detratti dalle risorse generate dai trasporti;
- la pesca, che appariva in termini di impatto a monte la branca con minore capacità di attivazione, avendo riguardo ai settori a valle risulta invece mettere in moto una produzione di reddito di notevole dimensione: per ogni 100 lire domandate alla branca della pesca (ad esempio in virtù di un aumento dei consumi delle famiglie), risultano generate ulteriori 215 lire 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;
- la nautica da diporto, definita anche considerando l'indotto sul turismo nautico presenta, come era lecito aspettarsi, la maggiore capacità di attivazione a valle tra le branche delle attività marittime: per ogni 100 lire di domanda aggiuntiva, ad esempio di acquisti di imbarcazioni sportive, vengono prodotte risorse a valle per 412 lire.

Come evidenziato nella tabella 6, nel complesso, il moltiplicatore a monte e a valle risulta massimo per la nautica da diporto (6,54), seguito dall'industria cantieristica (3,96), dalla pesca (3,21) e dai trasporti marittimi (3,14). Il valore meno elevato, dovuto come già sottolineato alla sua collocazione già a valle, si registra per il complesso dei servizi ausiliari dei trasporti marittimi (1,89).

Passando a considerare la stima delle unità di lavoro coinvolte nelle diverse attività economiche marittime (nella tabella 6 sono riportate in modo distinto, le unità di lavoro direttamente utilizzate nella produzione attivate sia a monte sia a valle dei processi produttivi) si può osservare che:

- le branche della pesca e dei trasporti marittimi coinvolgono ciascuna circa 80.000 unità di lavoro; tuttavia, mentre per i trasporti a tale ammontare si perviene attraverso l'elevato contributo fornito dalle unità attivate a monte (58.000, pari al 72%), per la pesca si realizza soprattutto per l'attivazione a valle (40.500, circa il 50% del totale);
- anche le 74.300 Ula attivate dalla nautica da diporto sono dovute prevalentemente alla generazione a valle, pari a 61.850 unità; di queste, come già sottolineato, 60.000 sono indotte dal turismo;
- l'industria cantieristica, che coinvolge complessivamente 34.500 Ula, ne attiva oltre la metà nei processi produttivi a monte (18.000), mentre le restanti 16.500 sono utilizzate direttamente presso i propri cantieri;
- molto elevato appare il contributo fornito dai servizi ai trasporti marittimi (agenti marittimi, terminalisti portuali, ecc.) alla dimensione occupazionale complessiva dell'economia del mare: 54.700 Ula coinvolte (delle quali 32.200 dovute ai processi produttivi a monte).

Si riporta di seguito una rappresentazione grafica della dimensione delle Ula direttamente utilizzate per la produzione, e di quelle attivate a monte e a valle nelle diverse branche delle attività marittime (fig. 9).

Avendo riguardo al moltiplicatore complessivo (tab. 7), emerge con evidenza la peculiarità della nautica da diporto: in virtù dell'indotto turistico, per ogni unità di lavoro supplementare utilizzata nella produzione ad esempio di imbarcazioni - conseguente ad un aumento della domanda - vengono attivate quasi 10 Ula.

Successivamente alla nautica da diporto, nella graduatoria delle branche, si trova quella dei trasporti marittimi (2,69), seguita dalla pesca (2,23). Si noti che avendo riguardo al moltiplicatore del reddito prodotto, era l'industria cantieristica la seconda branca dopo la nautica da diporto.

Il quadro analitico, per ciascuna delle branche considerate, dei conti economici e delle unità di lavoro coinvolte è riportato nelle tabelle allegate di seguito, nelle quali sono indicati di volta in volta i principali aggregati, i rapporti caratteristici e le misure di impatto rilevate.

#### *La distribuzione delle vendite alle altre branche*

Allo scopo di valutare la domanda dei beni e servizi prodotti dalle branche di attività marittime, si presenta la distribuzione percentuale delle vendite alle altre branche che utilizzano tali beni per la propria produzione (come consumi intermedi). In assenza di dati più recenti, soltanto per fornire una possibile individuazione delle principali branche acquirenti si riporta la loro distribuzione quale risultava nel 1985.

All'epoca le principali branche economiche utilizzatrici dei beni e servizi prodotti dalle quattro branche considerate risultavano:

- per la costruzione e riparazione di navi: i servizi generali della pubblica amministrazione (difesa), i trasporti marittimi, e in misura minore, la pesca, i trasporti fluviali e i servizi ausiliari dei trasporti;
- per la pesca: gli alberghi e pubblici servizi, le industrie di altri prodotti alimentari, e in misura minore, le industrie manifatturiere varie, quella dei mangimi e dei prodotti farmaceutici;
- per i trasporti marittimi: i servizi ausiliari ai trasporti e molte altre branche che utilizzano i trasporti marittimi, in primo luogo, quella dei prodotti chimici primari, dei prodotti in metallo e dei servizi generali della pubblica amministrazione;
- per i servizi ausiliari dei trasporti: i trasporti su strada, la branca dei servizi al commercio, dei trasporti marittimi e di quelli aerei.

#### *La distribuzione degli acquisti dalle altre branche (costi intermedi e Ula attivate a monte)*

Avendo invece riguardo all'individuazione delle principali branche fornitrici di beni e servizi delle quattro branche considerate, queste risultano:

- per la costruzione e le riparazioni di navi: macchine industriali, prodotti in metallo, minerali di ferro e prodotti in legno;
- per i prodotti della pesca: petrolio raffinato, navi e loro riparazione e filatura e tessitura;
- per i trasporti marittimi: servizi ausiliari dei trasporti, petrolio raffinato, navi e loro riparazione;
- per i servizi ausiliari dei trasporti: trasporti su strada, servizi forniti alle imprese, servizi ausiliari dei trasporti e petrolio raffinato.

## 2.2. Metodologia e fonti informative utilizzate per le stime

### *Il conto delle risorse e degli impieghi*

La ricostruzione dei conti economici del settore, essendo finalizzata ad una valutazione del sistema di interrelazioni economiche tra le branche, in particolare alla stima dell'impatto sull'economia che può essere generato da una variazione della domanda dei beni e servizi prodotti dalle branche dell'economia del mare, è stata svolta secondo lo schema della matrice intersettoriale dell'economia (tavola input-output).

Una prima informazione di base è costituita dalla tavola delle interdipendenze settoriali dell'economia italiana dell'anno 1985, indicata nel seguito con *Tei 85*). Questa, secondo gli schemi previsti dal sistema europeo di contabilità nazionale (Sec), presenta la disaggregazione in 92 branche produttive, riconducibili alle 44, 28 o 16, previste dal Sec per le analisi economiche meno dettagliate.

Tra tali 92 branche, quelle che possono essere considerate per ricostruire l'intera economia marittima risultano le seguenti quattro:

- Branca 5: Prodotti della pesca;
- Branca 38: Costruzione e riparazioni di navi;
- Branca 78: Trasporti marittimi;
- Branca 80: Servizi ausiliari dei trasporti.

Come noto, le informazioni in forma matriciale consentono di prendere in considerazione, a partire da ciascuna di tali quattro branche, tutti i legami a monte e a valle con ciascuna delle restanti. La struttura della tavola consente una duplice lettura.

Da una parte l'analisi della struttura dei costi intermedi per branca, dunque la valutazione di quali siano le branche fornitrici di beni e servizi a monte dei cicli produttivi. Dall'altra, attraverso l'analisi dei consumi intermedi, la valutazione di quali siano le branche acquirenti dei beni e servizi.

Si noti che mentre le branche relative alle navi e ai trasporti marittimi sono interamente attribuibili all'economia marittima, dai servizi ausiliari dei trasporti andranno successivamente stimati quelli relativi ai soli trasporti marittimi.

Come verrà indicato nel seguito, per la stima al 1994, sulla base di altre informazioni, potrà attribuirsi ai servizi ausiliari marittimi circa il 20% di tali servizi. Inoltre, la diversa natura e valenza dell'industria cantieristica mercantile e di quella inerente la nautica da diporto ha reso necessario procedere ad una successiva scomposizione di tale branca. D'altra parte, allo scopo di considerarlo in un'accezione completa, il conto economico della nautica da diporto è stato ricostruito attraverso la determinazione delle seguenti componenti:

- costruzione e riparazione di imbarcazioni da diporto e sportive (parte della suddetta branca "38" della *Tei*;
- produzione di parti staccate e accessori della nautica da diporto, che sono rilevati dall'Ucina, in serie storica fino al 1994 (2);
- indotto turistico, ovvero valore dei consumi turistici generati dalla pratica diportistica (stimata a partire da diverse ipotesi) (3).

A testimonianza del notevole impegno richiesto per la costruzione di un così completo schema contabile dell'economia italiana, la pubblicazione da parte dell'Istat di tali dati per il 1985 è avvenuta soltanto nel 1991.

Inoltre, il successivo aggiornamento, si riferisce al 1988. Tale nuova matrice intersettoriale dell'economia italiana (*Tei 88*), risulta tuttavia a 44 branche. In particolare, quelle di interesse risultano:

- agricoltura, silvicoltura e pesca (somma delle branche 1-5 della *Tei 85* a 92 branche)
- altri mezzi di trasporto (somma delle branche 36-39 della *Tei 85* a 92 branche)
- trasporti marittimi e aerei (somma delle branche 78-79 della *Tei 85* a 92 branche)
- servizi ausiliari dei trasporti (la branca 80 della *Tei 85* a 92 branche)

Come si vedrà, i dati della matrice *Tei 88* sono stati utilizzati soltanto per stimare alcuni rapporti caratteristici tra alcuni aggregati.

Elementi immediatamente utili per la costruzione delle stime degli aggregati del conto delle risorse e degli impieghi al 1994 sono stati ottenuti dalle seguenti fonti:

- Istat, *Conti economici nazionali dal 1970 al 1994*, edizione 1995;
- Istat, *Valore aggiunto dell'agricoltura, silvicoltura e pesca dal 1970 al 1994*, edizione 1995).

Tali fonti hanno consentito di determinare alcune voci del conto delle risorse al 1994 e di ottenere le variazioni tra il 1985 e il 1994, utilizzabili per stimare altre voci secondo la disaggregazione della 1985. In particolare, sono stati in tal modo determinati i seguenti aggregati:

- *valore aggiunto* (distinto in salari e stipendi, contributi sociali e altri redditi e ammortamenti);
- *imposte nette sulla produzione* (attraverso i contributi alla produzione e le imposte sulla produzione, Iva esclusa);
- *investimenti fissi lordi*, voce del conto degli impieghi stimata attraverso il numero indice del 1994 in base 1985.

Le prime due informazioni, unitamente al rapporto tra valore aggiunto e produzione desumibile dalle Tei 1988 o 1985, ed assunto stabile per il 1994, hanno consentito di stimare la produzione al costo dei fattori. Si noti, che tale rapporto, di natura strutturale, è risultato effettivamente stazionario per numerose altre branche dell'economia italiana.

Ulteriori elementi di controllo circa le relazioni tra gli aggregati sono stati desunti da Istat, *Conti economici delle imprese con 20 addetti e oltre nel 1991*, edizione 1994. Si tratta dei risultati di un'indagine campionaria, con copertura di indagine assai elevata (90%). Il problema della parzialità della rilevazione, relativa soltanto alle grandi imprese (con almeno 20 addetti), può essere superato considerando che nello stesso anno risulta nota da censimento la loro importanza relativa.

Inoltre, la variazione della produzione così stimata tra il 1985 e il 1984 ha consentito di determinare altre voci minori e quindi, contabilmente, il valore della produzione distribuita.

Altre informazioni utilizzate per la ricostruzione dei conti economici sono state desunte da:

- *"Statistiche del commercio estero"*, Istat, anni vari; attraverso la costruzione di numeri indici del 1994 in base 1985, sono state stimate, per il conto degli impieghi, le *importazioni*, per quello delle risorse, le *esportazioni*.
- *"Consumi delle famiglie"*, Istat, anni vari; anche attraverso tali dati, mediante numeri indici del 1994 in base 1985, sono stati stimati i *consumi delle famiglie*, aggregato fondamentale del conto degli impieghi.

La quadratura contabile dei due conti è stata effettuata stimando altri tre aggregati economici, rappresentati, dal lato delle risorse, dai margini del commercio e dei trasporti (*costi di distribuzione*), e dal lato degli impieghi, dai *consumi intermedi*. Questi sono stati stimati, a seconda delle branche, ipotizzando la stabilità di rapporti strutturali osservati in passato (rispettivamente nei confronti della produzione e degli impieghi finali complessivi), o utilizzando informazioni sui tassi di crescita (come per i margini di commercio e di trasporto della pesca).

Infine, per quanto riguarda i servizi ausiliari ai trasporti, la componente marittima è stata stimata nella misura del 20%. Infatti, come verrà successivamente indicato a proposito delle Ula:

- il 18,8% dei servizi prestati dalla branca servizi ausiliari dei trasporti riguardano i trasporti marittimi;
- il 20,3% degli addetti delle attività di supporto ed ausiliarie dei trasporti possono essere considerati di tipo marittimo (elaborazione su Censimento dell'industria e dei servizi del 1991).

Infine, tutte le fasi della ricostruzione contabile è stata verificata e adeguata anche sulla base dei dati 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. Rappresenta le imprese che in una logica industriale integrata svolgono attività di deposito, manipolazione, distribuzione fisica, movimentazione delle merci e quant'altro attiene alla conservazione, movimentazione e distribuzione delle merci per conto terzi. Gli associati tra società e gruppi sono circa 200;
- *Assonave*, Associazione nazionale dell'industria navalmecanica. Rappresenta le imprese di costruzione e riparazione di navi e relativi apparati motore. Le imprese associate, direttamente o attraverso l'Ancanap (Associazione nazionale cantieri navali privati) e la Rinavi (Associazione nazionale cantieri riparatori navali), sono 61. Fanno inoltre parte dell'Assonave, in qualità di "aderenti", 103 imprese fornitrici dell'industria cantieristica;
- *Confitarma*, Confederazione italiana armatori. Rappresenta l'industria armatoriale italiana associando circa 140 imprese e gruppi armatoriali che operano, attraverso oltre 220 società di navigazione, in tutti i settori del trasporto di merci e passeggeri, nonché nei servizi ausiliari del traffico. Oltre agli armatori, a Confitarma aderiscono, in qualità di soci aggregati, enti, associazioni e imprese, italiani e stranieri, la cui attività sia legata a quella marittima;
- *Fedarlinea*, Associazione italiana dell'armamento di linea aderente all'Intersind. Rappresenta e assiste le società di navigazione del Gruppo Finmare per quanto concerne le materie sindacali, portuali e dei rapporti di lavoro. Alla Fedarlinea aderiscono 11 imprese armatoriali operanti nel trasporto di merci e passeggeri, nonché nei servizi ausiliari del traffico;
- *Federagenti*, Federazione nazionale agenti marittimi raccomandatori, agenti aerei e mediatori marittimi. È l'unica organizzazione in Italia del settore. Alla Federazione aderiscono 27 associazioni che coprono tutti i porti italiani. Le imprese iscritte alle associazioni federate sono attualmente 625, cioè la quasi totalità delle agenzie marittime, agenzie aeree e mediatori marittimi operanti sul settore nazionale;

- *Federpesca*, Federazione nazionale delle imprese di pesca. È l'unica organizzazione delle imprese di settore. Costituita nel 1961, vi aderiscono 2.874 imprese armatoriali di pesca marittima e 11 retifici; complessivamente vi fanno capo 3.550 navi da pesca di dimensioni comprese fra 30 e 1.300 tsl;
- *Ucina*, Unione nazionale cantieri industrie nautiche e affini. Rappresenta 350 tra imprese e organizzazioni di imprese operanti nel settore della nautica da diporto e che svolgono la loro attività nella produzione di unità di diporto, nel loro commercio e nei servizi a questi collegati.

#### *Unità di lavoro attivate*

##### *Ula dirette*

Sulla base delle informazioni disponibili, la determinazione delle unità di lavoro impiegate nelle cinque branche può essere realizzata attraverso tre diverse procedure:

- la prima a partire dai dati del Censimento del 1991, che offrono una disaggregazione molto fine delle attività economiche;
- la seconda associando alle stime del valore aggiunto al costo dei fattori delle quattro branche degli indici di produttività del lavoro desunti dai conti economici nazionali per il 1994.
- la terza utilizzando valutazioni aggiornate da parte degli operatori del settore.

Tutte e tre le procedure presentano alcuni limiti.

La considerazione dei dati censuari, occorre comunque effettuare alcune ipotesi. Innanzitutto si tratta di dati del 1991 e quindi da ipotizzare stazionari al 1994. Inoltre, se per la pesca, l'attività cantieristica e i trasporti marittimi gli addetti sono facilmente desumibili, una parte di quelli relativi ai servizi ausiliari dei trasporti marittimi vanno comunque attribuiti attraverso alcune ipotesi.

La seconda procedura può essere realizzata soltanto ipotizzando che le produttività delle quattro branche siano analoghe a quelle riportate dai conti nazionali per gruppi di attività più vasti. In particolare, assumendo l'uguaglianza delle produttività di:

- prodotti della pesca e agricoltura, silvicoltura e pesca;
- costruzione di navi e costruzione di mezzi di trasporto;
- trasporti marittimi e trasporti marittimi ed aerei;
- servizi ausiliari dei trasporti marittimi e servizi ausiliari dei trasporti.

Come verrà descritto, sulla seconda procedura si fonderà la stima delle unità di lavoro attivate a monte e a valle delle branche a monte e a valle. In questa fase del lavoro si riportano i risultati delle stime attraverso le due procedure, sollecitando indicazioni degli operatori del settore in merito ad una loro valutazione.

La terza procedura ha il difetto di non risultare da dati ufficiali e, in generale può rendere disponibili informazioni che non necessariamente corrispondono alle definizioni e classificazioni utilizzate negli aggregati dei conti economici da stimare. La strada seguita si è basata sulla considerazione distinta delle due procedure fondate sulle "statistiche ufficiali" e sulla loro valutazione a posteriori, basata anche sulle informazioni rese disponibili dai diversi operatori.

Le procedure hanno condotto a stime anche molto differenti tra loro. Nella tabella 25 si riporta il confronto delle stime delle unità di lavoro impiegate nella produzione delle branche attraverso le due procedure considerate e la valutazione finale.

La stima fondata sui dati censuari con l'indicazione delle ipotesi adottate per attribuire alcune grandezze non immediatamente desumibili. Si forniscono anche i dati relativi ai settori del commercio e della trasformazione, che saranno successivamente utilizzati per la stima delle unità di lavoro a valle della produzione di beni e servizi delle quattro branche.

In particolare:

- per i servizi connessi alla pesca e piscicoltura per desumere la quota marina si è utilizzata la percentuale del 94,05% osservata sui dati relativi all'esercizio della pesca e dell'allevamento;
- per alcune voci dei servizi ausiliari dei trasporti marittimi (magazzinaggio e custodia, spedizionieri, agenzie doganali e intermediari dei trasporti), la percentuale del 23,63% è stata desunta dal peso osservato sulle attività ausiliarie di movimentazione delle merci; ipotesi più cautelative riguardano la componente dei servizi ausiliari dei trasporti terrestri che riguardano una precedente o successiva movimentazione di merci marittima (1%) e delle attività delle agenzie di viaggio e degli operatori turistici (5%);
- per il noleggio di mezzi fluviali e marittimi, la percentuale del 95% è desunta dal peso osservato sui dati delle attività di trasporto.

### *Ula attivate a monte*

Tale stima è stata effettuata associando ai consumi intermedi delle quattro branche la produttività per unità di lavoro disponibile dai conti economici nazionali per il 1994.

La procedura e i suoi risultati sono riportati nelle tabelle relative alla distribuzione dei costi intermedi per branca (tabb. 16-19). In particolare la stima è stata realizzata attraverso le seguenti fasi:

- distribuzione dei costi intermedi delle quattro branche secondo quanto osservato dalla Tei 1985; in sostanza si è ipotizzata una stazionarietà della distribuzione dei beni intermedi acquistati dalle branche; tale ipotesi di stabilità dei processi produttivi non sembra particolarmente azzardata per settori piuttosto maturi quali i quattro considerati;
- assunzione delle produttività del lavoro (valore aggiunto per unità di lavoro) desunte dai conti economici nazionali per il 1994, relativi ad una classificazione delle attività economiche in 28 branche;
- assunzione dei rapporti tra produzione e valore aggiunto osservati per le 92 branche dalla Tei 1985 (altri rapporti di natura strutturale).

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 consumi intermedi delle quattro branche analizzate. In particolare la stima ha consentito di:

- stimare le unità di lavoro a monte delle quattro branche;
- stimare il coefficiente di impatto dell'occupazione a monte;
- individuare le principali branche a monte dei processi produttivi delle quattro branche considerate.

Si sottolinea che tali dati consentono soltanto una valutazione distinta per le quattro branche. Infatti, per una valutazione complessiva occorre eliminare gli elementi in comune tra le branche. Ad esempio, nelle unità di lavoro a monte delle due branche produttrici di servizi (trasporti e ausiliari dei trasporti) vi sono ovviamente unità di lavoro in comune, come anche una parte di quelle impiegate nella produzione di navi. Un'adeguata valutazione complessiva è riportata in un successivo paragrafo.

Avendo riguardo all'individuazione delle principali branche fornitrici di beni e servizi delle quattro branche considerate queste risultano:

- per la costruzione e le riparazioni di navi: macchine industriali, prodotti in metallo, minerali di ferro e prodotti in legno;
- per i prodotti della pesca: petrolio raffinato, navi e loro riparazione e filatura e tessitura;
- per i trasporti marittimi: servizi ausiliari dei trasporti, petrolio raffinato, navi e loro riparazione;
- per i servizi ausiliari dei trasporti: trasporti su strada, servizi forniti alle imprese, servizi ausiliari dei trasporti e petrolio raffinato.

### *Ula attivate a valle*

L'ultima componente da prendere in considerazione riguarda il fattore lavoro impiegato nella distribuzione dei beni e servizi prodotti dalle quattro branche considerate.

Tale stima è stata effettuata in modo diverso. Infatti, la disponibilità dei dati censuari relativi al commercio e all'impiego dei prodotti della pesca e, ancora al commercio delle navi hanno consentito una stima diretta di tali unità di lavoro.

Come si può osservare dalla precedente tabella 20, per la pesca, a valle della produzione risultano desumibili:

- 8.958 unità nell'industria alimentare per la lavorazione e conservazione di pesce e prodotti a base di pesce;
  - 10.958 addetti nel commercio all'ingrosso di prodotti della pesca freschi o trasformati;
  - 13.063 in quello al dettaglio.
- Complessivamente si tratta di 32.979 addetti.

Per le navi, risultano a valle della produzione:

- 2.968 addetti nel commercio al dettaglio di natanti ed accessori;
  - 717 nel noleggio di mezzi di trasporto marittimi.
- Complessivamente si tratta di 3.685 unità di lavoro.

Avendo invece riguardo alle altre componenti, quelle dei servizi ai trasporti e quelle relative al commercio delle altre due branche, si è utilizzata la stessa metodologia presentata per la stima delle unità di lavoro attivate a monte. Questa volta gli aggregati considerati risultano i margini di trasporto e di commercio.



## NOTE

1. Per le definizioni si segnalano le seguenti fonti: Istat, *I conti degli italiani*, 1995; Istat, *Nuova contabilità nazionale, Annali di Statistica*, anno 119, serie IX, vol. 9, Roma 1990; *Annuario di contabilità nazionale*, vol. 15, 1987; Istat, *Tavola intersettoriale dell'economia italiana 1985*, Collana d'informazione, 1991 n. 43; *Tavola intersettoriale dell'economia italiana 1982*, Collana d'informazione, 1987 n. 22.

Fig. 1 - Le relazioni a monte e a valle delle cinque branche considerate

Fonte: Censis, 1996

Fig. 2 - Schema contabile adottato

Fonte: Censis, 1996

Fig. 3 - Grado di integrazione e capacità d'impatto dell'economia marittima nei confronti dell'economia nazionale

Fonte: Censis, 1996

Tab. 1 - Principali aggregati del conto economico delle risorse e degli impieghi (1994, miliardi di lire a prezzi correnti)

Totale attività economiche marittime	
<i>Risorse</i>	
Prodotto interno lordo ai prezzi di mercato	42.170
Importazioni	3.600
<i>Impieghi</i>	
Consumi finali interni	28.010
Investimenti fissi lordi	645
Variazione delle scorte	10
Esportazioni	17.105
<i>Totale risorse</i>	54.770

Fonte: Censis, 1996

Fig. 4 - Prodotto interno lordo ai prezzi di mercato per alcune branche economiche (miliardi di lire 1994)

Fonte: elaborazione Censis su Istat, Conti economici nazionali 1970-1994, Collana d'informazione, 1995 n. 14

Tab. 2 - Conto economico delle risorse (1994, miliardi di lire a prezzi correnti)

Totale attività economiche marittime	
Produzione al costo dei fattori	30.860
Costi intermedi	18.360
Valore aggiunto al costo dei fattori	12.500
Importazioni	3.600
Costi di distribuzione	10.880
Altro (imposte nette)	430
Totale Risorse	45.770
Rapporti caratteristici	
Coefficiente tecnico	0,595
Valore aggiunto/produzione	0,405
Costi intermedi/valore aggiunto	1,469
Coefficiente di importazione	0,079

Misure di impatto	
Impatto diretto sulla produzione	0,921
Impatto totale sulla produzione	2,274
Impatto a valle	0,353
Moltiplicatore (impatto a monte e a valle)	2,627

Fonte: Censis, 1996

Fig. 5 - Il moltiplicatore della produzione per l'industria marittima

Fonte: Censis, 1996

Tab. 3 - Unità di lavoro, 1994

	Totale attività economiche marittime
Ula dirette	122.000
Ula a monte	92.030
Ula a valle	94.650
Totale unità di lavoro	308.680

Fonte: Censis, 1996

Fig. 6 - Unità di lavoro per alcune branche economiche (1994)

Fonte: elaborazione Censis su Istat, Conti economici nazionali 1970-1994, Collana d'informazione, 1995 n. 14

Tab. 4 - Misure dell'impatto sulle unità di lavoro (1994)

	Totale attività economiche marittime
Impatto a monte	0,754
Impatto a valle	0,776
Moltiplicatore (impatto a monte e a valle)	2,530

Fonte: Censis, 1996

Fig. 7 - Moltiplicatore dell'occupazione per l'industria marittima

Aumento di una Unità di lavoro  
nelle branche di attività marittime

**+ 1**

(derivate da un aumento della domanda di beni e servizi prodotti dalle branche marittime)

Incremento complessivo di Unità di lavoro nel sistema economico nazionale

**+ 2,53**

di cui:           + 0,75   a monte  
                  + 1,00   diretto

+ 0,78   a valle

Fonte: Censis, 1996

Tab. 5 - Alcune caratteristiche delle diverse branche delle attività marittime

	<i>Risorse e impieghi (1994)</i>				
	Pil	Coefficiente tecnico	Impatto a valle	Export	Moltiplicatore
Trasporti marittimi	17.360	0,69 (*)	0,064	14.850	3,143

Agenti maritt., terminalisti port., ecc.	6.450	0,51	–	550	1,887
Industria cantieristica mercantile	3.900	0,76	–	700	3,963
Nautica da diporto (1)	7.640	0,60	4,120	680	6,538
Pesca	9.250	0,26	2,153	320	3,211
Totale [al netto duplicazioni (1)]	42.170	0,60	0,353	17.105	2,627

*Unità di lavoro (1994)*

	Dirette	A monte	A valle	Totale	Moltiplicatore
Trasporti marittimi	29.800	58.000 (3)	7.700	80.100	2,688
Agenti maritt., terminalisti port., ecc.	32.200	22.500	–	54.700	1,699
Industria cantieristica mercantile	16.500	18.000	–	34.500	2,091
Nautica da diporto (1)	7.500	4.950	61.850	74.300	9,907
Pesca	36.000	3.900	40.500	80.400	2,233
Totale [al netto duplicazioni (1) (2)]	122.000	92.030	94.650	308.680	2,530

(1) Comprende la stima dell'indotto del turismo nautico: a valle della nautica da diporto si sono considerati 6.000 miliardi per complessive 60.000 Ula.

(2) Il totale non corrisponde alla somma delle cinque branche. Infatti, la somma dei costi intermedi - nella prima tabella - e delle Ula a monte - nella seconda, è stato ovviamente considerato al netto delle duplicazioni derivanti dagli scambi interni. Rimandando per il dettaglio di tali interrelazioni al prossimo paragrafo, a titolo di esempio, delle 58.000 Ula a monte dei trasporti marittimi, 13.830 sono Ula dirette di altre branche marittime (per la maggior parte dei servizi ausiliari e dell'industria cantieristica) e pertanto, nel totale delle attività marittime, dovranno essere conteggiate soltanto una volta.

(\*) Si tratta di una posta negativa, in quanto i trasporti marittimi risultano, a posteriori come saldo, una branca venditrice e non acquirente di servizi a valle.

Fonte: Censis, 1996

**Fig. 8 - Areogramma del Pil delle cinque branche marittime (1994)**

Fonte: Censis, 1996

**Tab. 6 - Il moltiplicatore del reddito prodotto: un confronto tra branche**

	Aumento di una lira di domanda di beni o servizi delle branche marittime (nuovo investimento o incremento di consumi o esportazioni)		Incremento complessivo del Pil  (moltiplicatore a monte e a valle)
Trasporti marittimi	+1	→	+3,14
Agenti marittimi, terminalisti, portuali, altri servizi ausiliari dei trasporti marittimi	+1	→	+1,89
Industria cantieristica mercantile	+1	→	+3,96
Nautica da diporto	+1	→	+6,54
Pesca	+1	→	+3,21

Fonte: Censis, 1996

**Fig. 9 - Unità di lavoro dirette attivate a monte e a valle: un confronto tra branche**

Fonte: Censis, 1996

**Tab. 7 - Il moltiplicatore delle Unità di lavoro: un confronto tra branche**

	Aumento di una Unità di lavoro nelle branche marittime  (nuovo investimento o incremento di consumi o esportazioni)		Incremento complessivo di Unità di lavoro nel sistema economico nazionale  (moltiplicatore a monte e a valle)
Trasporti marittimi	+1	→	+2,69
Agenti marittimi, terminalisti, portuali, altri servizi ausiliari dei trasporti marittimi	+1	→	+1,70
Industria cantieristica mercantile	+1	→	+2,09
Nautica da diporto	+1	→	+9,91
Pesca	+1	→	+2,23

Fonte: Censis, 1996

**Tab. 8a - Il conto economico delle risorse nei settori dei trasporti marittimi, agenti, terminalisti portuali e altri servizi ausiliari (miliardi di lire correnti)**

Conto economico delle risorse		Trasporti marittimi	Agenti, terminalisti portuali e altri servizi ausiliari dei trasporti marittimi
A	Costi intermedi (Consumi intermedi di beni e servizi necessari alla produzione e forniti da unità produttive di altre branche) di cui da altre branche marittime	12.900	3.250
	– Trasporti marittimi	2.166	116
	– Servizi ausiliari dei trasporti marittimi	-	60
	– Costruzione navi e loro riparazioni	951	51
	– Prodotti della pesca	1.208	4
	di cui dalle altre branche	7	0
		10.734	3.134
B	Valore aggiunto al costo fattori (Valore della retribuzione dei fattori produttivi e degli ammortamenti; comprende i salari, gli stipendi, i contributi sociali e gli altri redditi)	5.800	3.100
C=A+B	Produzione al costo fattori	18.700	6.350
D	Importazioni (Valore dei beni e servizi importati dalla branca)	90	550
E	Altro (Imposte nette) Comprende: le imposte nette sulla produzione (imposte indirette meno contributi, le imposte sulle importazioni e l'Iva gravante sulle risorse)	-140	100
F	Costi di distribuzione (Rappresenta l'incremento di valore delle risorse dovuto alla sua collocazione sul mercato)	-1.200	0
	Margini di commercio	0	0
	Margini di trasporto	-1.200	0
G=C+D+E+F	Risorse a prezzi di mercato (Val. complessivo dei beni e servizi generati dalla branca)	17.450	7.000
RAPPORTI CARATTERISTICI			
H=A/B	Costi intermedi/valore aggiunto c.f.	2,224	1,048
I=B/C	Valore aggiunto c.f./produzione c.f.	0,310	0,488
J=A/C	Coeff. tecnico (costi intermedi/produzione c.f.)	0,690	0,512
K=D/G	Coefficiente di importazione	0,005	0,079
MISURE DI IMPATTO			
L=I-K	Impatto diretto sulla produzione	0,995	0,921
M=L/(I-J)	Impatto totale sulla produzione	3,208	1,887
N=F/C	Impatto a valle	-0,064	0,000
O=M+N	Moltiplicatore (impatto a monte e a valle)	3,143	1,887

**Tab 8b - Le Unità di lavoro (Ula) nei settori dei trasporti marittimi, agenti, terminalisti portuali e altri servizi ausiliari**

Unità di lavoro		Trasporti marittimi	Agenti, terminalisti portuali e altri servizi ausiliari dei trasporti marittimi
α	Ula nelle produzioni a monte (Unità di lavoro utilizzate nella produzione dei beni e servizi acquistati dalla branca per la propria produzione) di cui in branche marittime	58.000	22.500
	– Trasporti marittimi	13.830	430
	– Servizi ausiliari dei trasporti marittimi	4.830	140
	– Costruzione navi e loro riparazioni	8.810	260
	– Prodotti della pesca	190	30
	di cui in branche non marittime	44.170	22.070
β	Unità di lavoro dirette (Ula direttamente utilizzate dalla branca)	29.800	32.200
χ	Unità di lavoro a valle (Ula utilizzate nella distribuzione dei beni e servizi prodotti dalla branca)	-7.700	0
	– Commercio		
	– Trasporti	-7.700	

$\delta=\alpha+\beta+\chi$	Totale Unità di lavoro	80.100	54.700
	MISURE DI IMPATTO		
$\varepsilon=\alpha+\beta$	Impatto a monte	1,946	0,699
$\phi=\chi+\beta$	Impatto a valle	-0,258	0,000
$\gamma=\varepsilon+\phi+1$	Moltiplicatore (impatto a monte e a valle)	2,688	1,699
	RAPPORTI CARATTERISTICI		
<b>Indici</b>	Produzione c.f. per addetto (milioni)	627,5	197,2
V.a./Ula dir.	Valore aggiunto c.f. per addetto (milioni)	194,6	96,3

**Tab. 8c - Il conto economico degli impieghi nei settori dei trasporti marittimi, agenti, terminalisti portuali e altri servizi ausiliari (miliardi di lire correnti)**

Conto economico degli impieghi		Trasporti marittimi	Agenti, terminalisti portuali e altri servizi ausiliari dei trasporti marittimi
a	Consumi intermedi (Valore dei beni e servizi venduti ad altre branche per essere utilizzati nei propri processi produttivi)	1.700	5.500
b	Consumi finali Valore dei beni e servizi impiegati per soddisfare direttamente i bisogni umani, siano essi individuali (consumi delle famiglie) o collettivi (consumi della P.a. e delle istituzioni sociali varie)	900	950
c	Investimenti fissi lordi Valore dei beni durevoli acquistati (compreso quello dei servizi in essi incorporati) per essere utilizzati nel ciclo produttivo nel corso di un periodo superiore ad un anno		
d	Variazioni 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		
e	Esportazioni Valore dei beni e servizi venduti ad unità non residenti	14.850	550
Totale impieghi		17.450	7.000
h=f/g	Coefficiente di esportazione	0,851	0,079

Fonte: Censis, 1996

**Tab. 9a- Il conto economico delle risorse nel settore della cantieristica mercantile (miliardi di lire)**

Conto economico delle risorse		Cantieristica mercantile
A	Costi intermedi (Consumi intermedi di beni e servizi necessari alla produzione e forniti da unità produttive di altre branche)	3.040
	di cui da altre branche marittime	6
	– Trasporti marittimi	2
	– Servizi ausiliari dei trasporti marittimi	4
	– Costruzione navi e loro riparazioni	0
	– Prodotti della pesca	0
	di cui dalle altre branche	3.034
B	Valore aggiunto al costo fattori (Valore della retribuzione dei fattori produttivi e degli ammortamenti; comprende i salari, gli stipendi, i contributi sociali e gli altri redditi)	960
C=A+B	Produzione al costo fattori	4.000
D	Importazioni (Valore dei beni e servizi importati dalla branca)	200
E	Altro (imposte nette) Comprende: le imposte nette sulla produzione (imposte indirette meno contributi, le imposte sulle importazioni e l'Iva gravante risorse)	-100
F	Costi di distribuzione (Rappresenta l'incremento di valore delle risorse dovuto alla sua collocazione sul mercato)	0
	– Margini di commercio	0

segue

	– Margini di trasporto	0
$G=C+D+E+F$	Risorse a prezzi di mercato (Valore complessivo dei beni e servizi generati dalla branca)	4.100
<b>RAPPORTI CARATTERISTICI</b>		
$H=A/B$	Costi intermedi/valore aggiunto c.f.	3,167
$I=B/C$	Valore aggiunto c.f./produzione c.f.	0,240
$J=A/C$	Coeff. tecnico (costi intermedi/produzione c.f.)	0,760
$K=D/G$	Coefficiente di importazione	0,049
<b>MISURE DI IMPATTO</b>		
$L=I-K$	Impatto diretto sulla produzione	0,951
$M=L/(I-J)$	Impatto totale sulla produzione	3,963
$N=F/C$	Impatto a valle	0,000
$O=M+N$	Moltiplicatore (impatto a monte e a valle)	3,963

**Tab. 9b - Unità di lavoro (Ula) nel settore della cantieristica mercantile**

Unità di lavoro	Cantieristica mercantile	
$\alpha$	Ula nelle produzioni a monte (Unità di lavoro utilizzate nella produzione dei beni e servizi acquistati dalla branca per la propria produzione)	
	18.000	
	di cui in branche marittime	
	22	
	– Trasporti marittimi	
	8	
	– Servizi ausiliari dei trasporti marittimi	
	14	
	– Costruzione navi e loro riparazioni	
	– Prodotti della peca	
	di cui in branche non marittime	
	17.978	
$\beta$	Ula dirette (Unità di lavoro direttamente utilizzate dalla branca)	
	16.500	
$\gamma$	Ula a valle (Unità di lavoro utilizzate nella distribuzione dei beni e servizi prodotti dalla branca)	
	0	
	– Commercio	
	– Trasporti	
$\delta=\alpha+\beta+\gamma$	<b>Totale Unità di lavoro</b>	
	34.500	
<b>MISURE DI IMPATTO</b>		
$\varepsilon=\alpha+\beta$	Impatto a monte	
	1,091	
$\phi=\gamma+\beta$	Impatto a valle	
	0,000	
$\gamma=\varepsilon+\phi+1$	Moltiplicatore (impatto a monte e a valle)	
	2,091	
<i>segue</i>		
<b>RAPPORTI CARATTERISTICI</b>		
<b>Prod/Ut</b>	Produzione c.f. per addetto (milioni)	
	242,4	
V.a./Ula dir.	Valore aggiunto c.f. per addetto (milioni)	
	58,2	

**Tab. 9c - Il conto economico degli impieghi nel settore della cantieristica mercantile (miliardi di lire correnti)**

Conto economico degli impieghi	Cantieristica mercantile
a	Consumi intermedi Valore dei beni e servizi venduti ad altre branche per essere utilizzati nei propri processi produttivi
	3.000
b	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)
c	Investimenti fissi lordi Valore dei beni durevoli acquistati (compreso quello dei servizi in essi incorporati) per essere utilizzati nel ciclo produttivo nel corso di un periodo superiore ad un anno
	550
d	Variazioni 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
	-150

e	Esportazioni	
	Valore dei beni e servizi venduti ad unità non residenti	700
<hr/>		
	Totale impieghi	
	Somma delle precedenti voci	4.100
h=f/g	Coefficiente di esportazione	0,171

Fonte: Censis, 1996

**Tab. 10a - Il conto economico delle risorse nel settore della nautica da diporto (miliardi di lire correnti)**

Conto economico delle risorse		Nautica da diporto	
		senza indotto turistico	con indotto turistico
A	Costi intermedi (Consumi intermedi di beni e servizi necessari alla produzione e forniti da unità produttive di altre branche) di cui da altre branche marittime	900	900
	– Trasporti marittimi	0	0
	– Servizi ausiliari dei trasporti marittimi	0	0
	– Costruzione navi e loro riparazioni	0	0
	– Prodotti della pesca	0	0
	di cui dalle altre branche	900	900
B	Valore aggiunto al costo fattori (Valore della retribuzione dei fattori produttivi e degli am- mortamenti; comprende i salari, gli stipendi, i contributi sociali e gli altri redditi)	600	600
C=A+B	Produzione al costo fattori	1.500	1.500
D	Importazioni (Valore dei beni e servizi importati dalla branca)	260	260
E	Altro (Imposte nette) Comprende: le imposte nette sulla produzione (imposte indirette meno contributi, le imposte sulle importazioni e l'Iva gravante sulle risorse)	-40	-40
F	Costi di distribuzione (Rappresenta l'incremento di valore delle risorse dovuto alla sua collocazione sul mercato)	180	6.180
	Margini di commercio	170	6.170
	Margini di trasporto	10	10
G=C+D+E+F	Risorse a prezzi di mercato (Valore complessivo dei beni e servizi generati dalla branca)	1.900	7.900
<b>RAPPORTI CARATTERISTICI</b>			
H=A/B	Costi intermedi/valore aggiunto c.f.	1,500	1,500
I=B/C	Valore aggiunto c.f./produzione c.f.	0,400	0,400
J=A/C	Coeff. tecnico (Costi intermedi/produzione c.f.)	0,600	0,600
K=D/G	Coefficiente di importazione	0,137	0,033
<b>MISURE DI IMPATTO</b>			
L=I-K	Impatto diretto sulla produzione	0,863	0,967
M=L/(I-J)	Impatto totale sulla produzione	2,158	2,418
N=F/C	Impatto a valle	0,120	4,120
O=M+N	Moltiplicatore (Impatto a monte e a valle)	2,278	6,538

**Tab. 10b - Le Unità di lavoro (Ula) nel settore della nautica da diporto**

Unità di lavoro (Ula)		Nautica da diporto	
		senza indotto turistico	con indotto turistico
α	Ula nelle produzioni a monte (Unità di lavoro utilizzate nella produzione dei beni e servizi acquistati dalla branca per la propria produzione)	4.950	4.950
	di cui da altre branche marittime	0	0
	– Trasporti marittimi		
	– Servizi ausiliari dei trasporti marittimi		
	– Costruzione navi e loro riparazioni		
	– Prodotti della pesca		
	di cui in branche non marittime	4.950	4.950

$\beta$	Ula dirette (Unità di lavoro direttamente utilizzate dalla branca)	7.500	7.500
$\chi$	Ula a valle (Unità di lavoro utilizzate nella distribuzione dei beni e servizi prodotti dalla branca)	1.850	61.850
	– Commercio	1.850	61.850
	– Trasporti		
$\delta=\alpha+\beta+\chi$	Totale Unità di lavoro	14.300	74.300
<b>MISURE DI IMPATTO</b>			
$\varepsilon=\alpha+\beta$	Impatto a monte	0,660	0,660
$\phi=\chi+\beta$	Impatto a valle	0,247	8,247
$g=e+f+1$	Moltiplicatore (Impatto a monte e a valle)	1,907	9,907
<b>RAPPORTI CARATTERISTICI</b>			
<b>Prod</b>	Produzione c.f. per addetto (milioni)	200,0	200,0
<b>V.a./Ula dir.</b>	Valore aggiunto c.f. per addetto (milioni)	80,0	80,0

**Tab. 10c - Il conto economico degli impieghi nel settore della nautica da diporto** (miliardi di lire correnti)

Conto economico degli impieghi	Nautica da diporto	
	senza indotto turistico	con indotto turistico
a	Consumi intermedi Valore dei beni e servizi venduti ad altre branche per essere utilizzati nei propri processi produttivi	
b	Consumi finali Valore dei beni e servizi impiegati per soddisfare direttamente i bisogni umani, siano essi individuali (consumi delle famiglie) o collettivi (consumi delle pubbliche amministrazioni e delle istituzioni sociali varie)	
	970	6.970
c	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	
	90	90
d	Variazioni scorte Variazioni 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	
	160	160
e	Esportazioni Valore dei beni e servizi venduti ad unità non residenti	
	680	680
<b>Totale impieghi</b>		
Somma delle precedenti voci	1.900	7.900
$h=f/g$	Coefficiente di esportazione	0,358
		0,086

Fonte: Censis, 1996

**Tab. 11a - Il conto economico delle risorse nel settore della pesca** (miliardi di lire correnti)

Conto economico delle risorse	Pesca
A	Costi intermedi (Consumi intermedi di beni e servizi necessari alla produzione e forniti da unità produttive di altre branche)
	700
	di cui da altre branche marittime
	142
	– Trasporti marittimi
	0
	– Servizi ausiliari dei trasporti marittimi
	0
	– Costruzione navi e loro riparazioni
	142
	– Prodotti della pesca
	0
	di cui dalle altre branche
	558
B	Valore aggiunto al costo fattori (Valore della retribuzione dei fattori produttivi e degli ammortamenti; comprende i salari, gli stipendi, i contributi sociali e gli altri redditi)
	2.040
<b>C=A+B</b>	<b>Produzione al costo fattori</b>
	2.740
D	Importazioni (Valore dei beni e servizi importati dalla branca)
	2.500
E	Altro (imposte nette) Comprende: le imposte nette sulla produzione (imposte indirette meno contributi, le imposte sulle importazioni e l'Iva gravante sulle risorse)
	610



F	Costi di distribuzione (Rappresenta l'incremento di valore delle risorse dovuto alla sua collocazione sul mercato)	5.900
	Margini di commercio	5.700
	Margini di trasporto	200
<hr/>		
G=C+D+E+F	Risorse a prezzi di mercato (Valore complessivo dei beni e servizi generati dalla branca)	11.750
<hr/>		
RAPPORTI CARATTERISTICI		
H=A/B	Costi intermedi/valore aggiunto c.f.	0,343
I=B/C	Valore aggiunto c.f./produzione c.f.	0,745
J=A/C	Coeff. tecnico (costi intermedi/produzione c.f.)	0,255
K=D/G	Coefficiente di importazione	0,213
<hr/>		
MISURE DI IMPATTO		
L=I-K	Impatto diretto sulla produzione	0,787
M=L/(I-J)	Impatto totale sulla produzione	1,057
N=F/C	Impatto a valle	2,153
O=M+N	Moltiplicatore (Impatto a monte e a valle)	3,211

**Tab. 11b - Le Unità di lavoro nel settore della pesca (miliardi di lire correnti)**

Unità di lavoro (Ula)		Pesca
$\alpha$	Ula nelle produzioni a monte (Unità di lavoro utilizzate nella produzione dei beni e servizi acquistati dalla branca per la propria produzione)	3.900
	di cui in branche marittime	1.038
	– Trasporti marittimi	0
	– Servizi ausiliari dei trasporti marittimi	1
	– Costruzione navi e loro riparazioni	1.037
	– Prodotti della pesca	
	di cui in branche non marittime	2.862
$\beta$	Ula dirette (Unità di lavoro direttamente utilizzate dalla branca)	36.000
$\chi$	Ula a valle (Unità di lavoro utilizzate nella distribuzione dei beni e servizi prodotti dalla branca)	40.500
	– Commercio	39.200
	– Trasporti	1.300
$\delta=\alpha+\beta+\chi$	Totale unità di lavoro	80.400
<hr/>		
MISURE DI IMPATTO		
$\varepsilon=\alpha+\beta$	Impatto a monte	0,108
$\phi=\chi+\beta$	Impatto a valle	1,125
$\gamma=\varepsilon+\phi+1$	Moltiplicatore (Impatto a monte e a valle)	2,233
<hr/>		
RAPPORTI CARATTERISTICI		
<b>Prod</b>	Produzione c.f. per addetto (milioni)	76,1
V.a./Ula dir.	Valore aggiunto c.f. per addetto (milioni)	56,7

**Tab. 11c - Il conto economico degli impieghi nel settore della pesca (miliardi di lire correnti)**

Conto economico degli impieghi		Pesca
a	Consumi intermedi Valore dei beni e servizi venduti ad altre branche per essere utilizzati nei propri processi produttivi	–
b	Consumi finali Valore dei beni e servizi impiegati per soddisfare direttamente i bisogni umani, siano essi individuali (consumi delle famiglie) o collettivi (consumi delle pubbliche amministrazioni e delle istituzioni sociali varie)	11.420
c	Investimenti fissi lordi	

	Valore dei beni durevoli acquistati (compreso quello dei servizi in essi incorporati) per essere utilizzati nel ciclo produttivo nel corso di un periodo superiore ad un anno	5
d	Variazione 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	-
e	Esportazioni	
	Valore dei beni e servizi venduti ad unità non residenti	325
<hr/>		
	Totale impieghi	
	Somma delle precedenti voci	11.750
h=f/g	Coefficiente di esportazione	0,028

Fonte: Censis, 1996

**Tab. 12 - Consumi intermedi di trasporti marittimi: beni finali venduti alle altre branche**

Branche di destinazione	Distribuzione % delle vendite
Servizi ausiliari dei trasporti	12,20
Prodotti chimici primari	8,86
Prodotti in metallo	8,14
Servizi generali della pubblica amministrazione	7,97
Servizi insegnamento pubblico	6,09
Prodotti chimici secondari	6,03
Servizi forniti alle imprese	5,02
Petrolio raffinato	4,80
Macchine industriali	3,12
Altri minerali non metalliferi	2,73
Minerali di ferro, prodotti Ceca	2,51
Prodotti in plastica	2,25
Terracotte, ceramiche	2,11
Servizi al commercio	2,11
Confezione del vestiario	2,06
Macchine e materiale elettronico	2,04
Macchine e materiale elettrico	1,92
Prodotti in gomma	1,50
Autoveicoli e relativi motori	1,45
Trasporti su strada, oleodotti	1,43
Strumenti ottici e di precisione	1,10
Prodotti della cartotecnica	1,05
Alberghi, pubblici esercizi	1,05
Materiale rotabile	1,00
Macchine agricole	0,97
Prodotti della cokefazione	0,91
Minerali e metalli non ferrosi	0,90
Cemento, calce e gesso	0,87
Prodotti siderurgici non Ceca	0,82
Pasta per carta, carta e cartoni	0,77
Prodotti farmaceutici	0,73
Macchine per elaborazioni dati	0,73
Prodotti della stampa, editoria	0,65
Fibre tessili artificiali	0,49
Fabbricati non residenziali	0,41
Filatura e tessitura	0,35
Energia elettrica	0,26
Latte e prodotti del latte	0,23

Manifatturiere varie	0,22
Calzature	0,20
Vetro	0,19
Pilatura e molitura di cereali	0,18
Olio di oliva e di semi	0,18
Prodotti della panificazione	0,17
Prodotti delle coltivazioni	0,15
Servizi delle comunicazioni	0,15
Altri veicoli stradali	0,14
Prodotti in legno escluso mobili	0,10
Fabbricati residenziali	0,10
Bevande alcoliche	0,09
Acqua	0,08
Navi e loro riparazione	0,08
Carni fresche e conservate	0,05
Altri prodotti alimentari	0,04
Servizi sanitari pubblici	0,04
Prodotti zootecnici	0,03
Gas naturale	0,03
Mangimi	0,03
Bevande analcoliche	0,03
Mobili in legno	0,03
Trasporti fluviali	0,03
Prodotti della plastificazione	0,01
Lavorazione delle barbabietole	0,01
Conservazione frutta e ortaggi	0,01
Birra, malto, estratti di malto	0,01
Concia di pelle e cuoio	0,01
Articoli in pelle e cuoio	0,01
<b>Totale</b>	<b>100,00</b>

Fonte: elaborazione Censis su dati Istat, 1991

**Tab. 13 - Consumi intermedi di servizi ausiliari dei trasporti marittimi: beni finali venduti alle altre branche**

Branche di destinazione	Distribuzione % delle vendite
Trasporti su strada, oleodotti	20,70
Servizi al commercio	20,44
Trasporti marittimi	18,79
Trasporti aerei	5,81
Servizi ausiliari dei trasporti	3,34
Macchine industriali	3,05
Prodotti in metallo	2,72
Prodotti chimici primari	1,56
Fabbricati non residenziali	1,49
Alberghi, pubblici esercizi	1,49
Minerali di ferro, prodotti Ceca	1,34
Autoveicoli e relativi motori	1,27
Prodotti chimici secondari	1,10
Macchine e materiale elettrico	1,05
Servizi generali della pubblica amministrazione	0,95
Trasporti ferroviari	0,77
Servizi delle comunicazioni	0,77
Servizi forniti alle imprese	0,74
Macchine e materiale elettronico	0,69
Prodotti in legno escluso mobili	0,66

Fabbricati residenziali	0,58
Prodotti siderurgici non Ceca	0,57
Altri minerali non metalliferi	0,56
Filatura e tessitura	0,51
Macchine agricole	0,49
Minerali e metalli non ferrosi	0,40
Confezione del vestiario	0,39
Prodotti in plastica	0,38
Petrolio raffinato	0,36
Macchine per elaborazioni dati	0,34
Prodotti farmaceutici	0,32
Mobili in legno	0,31
Terracotte, ceramiche	0,31
Calzature	0,29
Prodotti della stampa, editoria	0,29
Strumenti ottici e di precisione	0,29
Vetro	0,27
Servizi del credito	0,26
Prodotti della cartotecnica	0,25
Altri prodotti alimentari	0,23
Carni fresche e conservate	0,22
Prodotti della maglieria	0,21
Altri veicoli stradali	0,20
Lavorazione delle barbabietole	0,19
Concia di pelle e cuoio	0,18
Fibre tessili artificiali	0,18
Latte e prodotti del latte	0,18
Olio di oliva e di semi	0,17
Prodotti in gomma	0,17
Conservazione frutta e ortaggi	0,14
Prodotti della pastificazione	0,13
Pilatura e molitura di cereali	0,12
Cemento, calce e gesso	0,12
Aeromobili e loro riparazione	0,12
Bevande alcoliche	0,12
Gas naturale	0,12
Prodotti dolciari	0,11
Manifatturiere varie	0,11
Pasta per carta, carta e cartoni	0,11
Prodotti della panificazione	0,10
Servizi sanitari pubblici	0,10
Servizi ricreativi e culturali	0,10
Mangimi	0,09
Materiale rotabile	0,09
Trasporti fluviali	0,07
Bevande alcoliche	0,07
Servizi insegnamento pubblico	0,06
Navi e loro riparazione	0,04
Tabacchi lavorati	0,04
Articoli in pelle e cuoio	0,04
Servizi sanitari privati	0,04
Birra, malto, estratti di malto	0,03
Prodotti delle coltivazioni	0,02
Energia elettrica	0,01
Acqua	0,01
Petrolio greggio	0,01
Servizi domestici e delle lsp	0,01
<b>Totale</b>	<b>100,00</b>

Fonte: elaborazione Censis su dati Istat, 1991

**Tab. 14 - Consumi intermedi in navi mercantili: beni finali venduti alle altre branche**

Branche di destinazione	Distribuzione % delle vendite
Servizi generali della pubblica amministrazione	53,467
Trasporti marittimi	37,154
Prodotti della pesca	6,617
Trasporti fluviali	2,140
Servizi ausiliari dei trasporti	0,445
Trasporti ferroviari	0,133
Macchine industriali	0,032
Prodotti in gomma	0,013
<b>Totale</b>	<b>100,000</b>

Fonte: elaborazione Censis su dati Istat, 1991

**Tab. 15 - Consumi intermedi di prodotti della pesca: beni finali venduti alle altre branche**

Branche di destinazione	Distribuzione % delle vendite
Alberghi, pubblici esercizi	50,443
Altri prodotti alimentari	35,853
Manifatturiere varie	3,864
Mangimi	2,871
Prodotti farmaceutici	2,156
Servizi domestici e delle lsp	1,691
Servizi sanitari pubblici	0,895
Servizi generali della pubblica amministrazione	0,886
Servizi sanitari privati	0,358
Trasporti marittimi	0,322
Conservazione frutta e ortaggi	0,295
Filatura e tessitura	0,179
Servizi insegnamento pubblico	0,089
Trasporti aerei	0,054
Strumenti ottici e di precisione	0,027
Prodotti chimici secondari	0,018
<b>Totale</b>	<b>100,000</b>

Fonte: elaborazione Censis su dati Istat, 1991

**Tab. 16 - Costi intermedi dei trasporti marittimi: beni intermedi acquistati dalle altre branche (miliardi di lire) e unità di lavoro impiegate per la loro produzione**

Beni intermedi utilizzati nella produzione (branche di origine)	Acquisti da parte della branca dei trasporti marittimi (produzione acquistata)	Unità di lavoro per miliardo di produzione	Unità di lavoro
	Stima 1994	1994	Stima 1994
Servizi ausiliari dei trasporti	4.752,288	5,079	24.137,8
Petrolio raffinato	3.964,513	0,386	1.530,3
Navi e loro riparazione	1.209,782	7,724	8.799,7
Servizi forniti alle imprese	488,999	10,900	5.330,1
Servizi al commercio	257,216	10,900	2.803,8
Alberghi, pubblici esercizi	201,803	9,763	1.970,3
Prodotti della stampa, editoria	195,600	5,581	1.091,7
Servizi al credito	191,258	4,847	927,1
Servizi delle assicurazioni	176,577	5,221	921,9
Servizi ricreativi e culturali	151,352	5,304	2.316,3
Carni fresche e conservate	103,383	1,891	195,5
Prodotti in metallo	93,665	6,480	606,9

Servizi alle comunicazioni	93,665	7,739	724,9
Riparazioni	65,958	9,286	612,5
Prodotti delle coltivazioni	60,996	29,074	1.773,4
Prodotti chimici secondari	58,101	2,538	147,5
Fabbricati non residenziali	50,864	9,585	487,5
Trasporti su strada, oleodotti	49,417	7,844	387,6
Strumenti ottici e di precisione	45,695	5,870	268,2
Macchine e materiale elettrico	44,454	4,329	192,5
Prodotti della cartotecnica	38,665	3,567	137,9
Acqua	36,804	1,657	61,0
Energia elettrica	32,876	1,911	62,8
Prodotti in legno escluso mobili	32,462	7,573	245,9
Latte e prodotti del latte	31,222	2,548	79,5
Minerali di ferro, prodotti Ceca	29,981	1,883	56,4
Macchine industriali	26,052	4,679	121,9
Locazione di fabbricati	21,917	10,322	226,2
Altri prodotti alimentari	20,883	3,091	64,5
Filatura e tessitura	19,436	7,145	138,9
Vetro	18,609	5,176	96,3
Manifatturiere varie	17,368	5,040	87,5
Autoveicoli e relativi motori	16,748	4,215	70,6
Bevande alcoliche	15,507	4,836	75,0
Prodotti zootecnici	14,060	10,341	145,4
Macchine e materiale elettronico	13,646	4,976	67,9
Prodotti chimici primari	12,819	1,687	21,6
Conservazione frutta e ortaggi	12,819	4,517	57,9
Pasta per carta, carta e cartoni	12,406	3,222	40,0
Altri minerali non metalliferi	11,579	5,990	69,4
Prodotti in gamma	11,579	3,295	45,5
Teracotte, ceramiche	10,131	5,631	57,0
Tabacchi lavorati	9,925	4,534	45,0
Cemento, calce e gesso	8,684	4,585	39,8
Prodotti della panificazione	8,477	3,725	31,6
Prodotti dolciari	7,650	3,890	29,8
Prodotti della pesca	7,444	25,518	189,9
Prodotti siderurgici non Ceca	7,237	2,013	14,6
Prodotti in plastica	7,237	4,584	33,2
Confezione del vestiario	7,030	8,129	57,1
Prodotti farmaceutici	6,823	3,491	23,8
Macchine per elaborazione dati	6,203	4,494	27,9
Birra, malto, estratti di malto	4,962	4,972	24,7
Prodotti della plastificazione	4,342	2,362	10,3
Pilatura e molitura di cereali	3,929	1,694	6,7
Minerali e metalli non ferrosi	3,101	1,867	5,8
Bevande analcoliche	3,101	5,225	16,2
Olio di oliva e di semi	2,274	2,214	5,0
Beni di recupero	1,861	16,466	30,6
Vini e olio di pressione	1,654	8,405	13,9
Lavorazione delle barbabietole	1,447	2,936	4,2
Trasporti ferroviari	1,034	11,699	12,1
Articoli in pelle e cuoio	0,827	9,325	7,7
Carbone	0,620	3,860	2,4
Legname	0,414	31,389	13,0
Prodotti della maglieria	0,414	8,472	3,5
Calzature	0,414	9,210	3,8
Concia di pelle e cuoio	0,207	5,207	1,1
Altri	...	...	...
Stima costi intermedi	12.900,000		57.900

Fonte: Censis, 1996

**Tab. 17 - Costi intermedi dei servizi ausiliari dei trasporti marittimi: beni intermedi acquistati dalle altre branche (miliardi di lire) e unità di lavoro impiegate per la loro produzione**

Beni intermedi utilizzati nella produzione (branche di origine)	Acquisti da parte della branca servizi ausiliari dei trasporti marittimi (produzione acquistata)	Unità di lavoro per miliardo di produzione	Unità di lavoro
	Stima 1994	1994	Stima 1994
Trasporti su strada, oleodotti	464,692	7,844	3.645,0
Servizi forniti alle imprese	455,213	10,900	4.961,8
Servizi ausiliari	256,328	5,079	1.301,9
Petrolio raffinato	218,660	0,386	84,4
Servizi ricreativi e culturali	201,898	15,304	3.089,9
Riparazioni	199,450	9,286	1.852,2
Fabbricati non residenziali	179,612	9,585	1.721,5
Servizi del credito	159,899	4,847	775,1
Servizi delle comunicazioni	118,716	7,739	918,8
Servizi delle assicurazioni	95,738	5,221	499,8
Prodotti in metallo	86,384	6,480	559,8
Energia elettrica	75,147	1,911	143,6
Prodotti della cartotecnica	70,124	3,567	250,1
Prodotti della stampa, editoria	66,420	5,581	370,7
Alberghi, pubblici esercizi	65,667	9,763	641,1
Trasporti marittimi	59,829	2,313	138,4
Locazione di fabbricati	50,161	10,322	517,8
Macchine e materiale elettrico	39,112	4,329	169,3
Prodotti chimici secondari	30,950	2,538	78,6
Trasporti aerei	24,484	3,171	77,6
Prodotti in gomma	18,394	3,925	72,2
Confezione del vestiario	16,071	8,129	130,6
Trasporti ferroviari	15,193	11,699	177,7
Macchine e materiale elettronico	13,874	4,976	69,0
Prodotti chimici	9,856	1,687	16,6
Filatura e tessitura	9,291	7,145	66,4
Strumenti ottici e di precisione	8,538	5,870	50,1
Autoveicoli e relativi motori	6,717	4,215	28,3
Acqua	4,583	1,657	7,6
Navi e loro riparazione	4,395	7,274	32,0
Pasta per carta, carta e cartoni	3,641	3,222	11,7
Macchine industriali	3,076	4,679	14,4
Articoli in pelle e cuoio	2,009	9,325	18,7
Trasporti fluviali	1,821	6,669	12,1
Macchine industriali	1,632	4,494	7,3
Prodotti in legno escluso mobili	1,569	7,573	11,9
Prodotti in plastica	1,193	4,584	5,5
Gas naturale	1,004	3,642	3,7
Manifatturiere varie	0,439	5,040	2,2
Vetro	0,314	5,176	1,6
Terracotte, ceramiche	0,126	5,631	0,7
Altri minerali non metalliferi	0,126	5,990	0,8
Cemento, calce e gesso	0,063	4,585	0,3
Calzature	0,063	9,210	0,6
Altri	...	...	...
Stima costi intermedi	3.250,000		22.540

Fonte: Censis, 1996

**Tab. 18 - Costi intermedi dell'industria cantieristica mercantile: beni intermedi acquistati dalle altre branche (miliardi di lire) e unità di lavoro impiegate per la loro produzione**

Beni intermedi utilizzati nella produzione (branche di origine)	Acquisti da parte della branca costruzione e riparazione navi (produzione acquistata)	Unità di lavoro per miliardo di produzione	Unità di lavoro
---	---	--	-----------------

	Stima 1994	1994	Stima 1994
Macchine industriali	789,195	4,679	3.692,7
Prodotti in metallo	536,706	6,480	3.477,8
Minerali di ferro, prodotti Ceca	287,416	1,883	541,2
Prodotti in legno escluso mobili	208,497	7,573	1.579,0
Servizi forniti alle imprese	150,374	10,900	1.639,1
Macchine e materiale elettrico	117,846	4,976	586,4
Prodotti siderurgici non Ceca	112,514	2,013	226,5
Energia elettrica	101,049	1,911	193,1
Petrolio raffinato	93,584	0,386	36,1
Macchine e materiale elettrico	73,587	4,329	318,6
Minerali e metalli non ferrosi	49,858	1,867	93,1
Servizi al commercio	43,992	10,900	479,5
Strumenti ottici e di precisione	39,993	5,870	234,8
Vetro	32,528	5,176	168,3
Riparazione	31,195	9,286	289,7
Prodotti chimici primari	30,395	1,687	51,3
Servizi delle assicurazioni	28,795	5,221	150,3
Prodotti in gomma	27,195	3,925	106,8
Legname	26,395	31,389	828,5
Trasporti su strada, oleodotti	26,129	7,844	205,0
Servizi delle comunicazioni	23,996	7,739	185,7
Insegnamento e ricerca privati	21,063	10,728	226,0
Prodotti chimici secondari	19,996	2,538	50,8
Servizi ricreativi e culturali	18,397	15,304	281,5
Teracotte, ceramiche	16,530	5,631	93,1
Servizi del credito	14,931	4,847	72,4
Prodotti in plastica	14,397	4,584	66,0
Trasporti aerei	13,864	3,171	44,0
Servizi ausiliari dei trasporti	13,331	5,079	67,7
Prodotti della stampa, editoria	13,064	5,581	72,9
Alberghi, pubblici esercizi	10,132	9,763	98,9
Beni di recupero	9,598	16,466	158,0
Fabbricati non residenziali	7,465	9,585	71,6
Trasporti ferroviari	6,932	11,699	81,1
Confezione del vestiario	6,132	8,129	49,8
Trasporti fluviali	3,466	6,669	23,1
Locazione di fabbricati	3,466	10,322	35,8
Manifatturiere varie	2,666	5,040	13,4
Gas naturale	1,866	3,642	6,8
Prodotti della cartotecnica	1,600	3,567	5,7
Trasporti marittimi	1,600	2,313	3,7
Acqua	1,333	1,657	2,2
Filatura e tessitura	1,333	7,145	9,5
Articoli in pelle e cuoio	1,333	9,325	12,4
Pasta per carta, carta e cartoni	1,333	3,222	4,3
Cemento, calce e gesso	0,800	4,585	3,7
Autoveicoli e relativi motori	0,800	4,125	3,4
Fibre tessili artificiali	0,533	2,890	1,5
Calzature	0,533	9,210	4,9
Macchine per elaborazione dati	0,267	4,494	1,2
Altri	...	...	...
Stima costi intermedi	3.040,000		16.650

Fonte: Censis, 1996

**Tab. 19 - Costi intermedi dei prodotti della pesca: beni intermedi acquistati dalle altre branche (miliardi di lire) e unità di lavoro impiegate per la loro produzione**

Beni intermedi utilizzati nella produzione (branche di origine)	Acquisti da parte della branca prodotti della pesca (produzione acquistata)	Unità di lavoro per miliardo di produzione	Unità di lavoro
	Stima 1994	1994	Stima 1994
Petrolio raffinato	168,973	0,386	65,2
Navi e loro riparazione	142,336	7,274	1.035,3



Filatura e tessitura	102,449	7,145	732,0
Mangimi	51,361	1,918	98,5
Servizi forniti alle imprese	47,263	10,900	515,2
Riparazioni	43,165	9,286	400,9
Prodotti in metallo	25,134	6,480	162,9
Macchine e materiale elettrico	21,446	4,329	92,8
Prodotti chimici secondari	19,397	2,538	49,2
Servizi del credito	17,621	4,847	85,4
Servizi delle comunicazioni	15,846	7,739	122,6
Prodotti siderurgici non Ceca	15,572	2,013	31,3
Prodotti in plastica	15,299	4,584	70,1
Minerali e metalli non ferrosi	12,431	1,867	23,2
Energia elettrica	9,425	1,911	18,0
Servizi delle assicurazioni	7,923	5,221	41,4
Prodotti in legno escluso mobili	7,103	7,573	53,8
Pasta per carta, carta e cartoni	6,967	3,222	22,4
Minerali di ferro, prodotti Ceca	5,874	1,883	11,1
Altri prodotti alimentari	5,737	3,091	17,7
Vetro	5,327	5,176	27,6
Prodotti della cartotecnica	4,098	3,567	14,6
Prodotti in gomma	4,098	3,925	16,1
Legname	3,005	31,389	94,3
Confezione del vestiario	3,005	8,129	24,4
Fabbricati non residenziali	1,229	9,585	11,8
Trasporti su strada, oleodotti	1,093	7,844	8,6
Locazione di fabbricati	1,093	10,322	11,3
Prodotti delle coltivazioni	0,820	29,074	23,8
Manifatturiere varie	0,546	5,040	2,8
Trasporti ferroviari	0,546	11,699	6,4
Servizi ausiliari dei trasporti	0,546	5,079	2,8
Macchine e materiale elettronico	0,410	4,976	2,0
Alberghi, pubblici esercizi	0,410	9,763	4,0
Trasporti aerei	0,410	3,171	1,3
Altri	...	...	...
Stima costi intermedi	700,000		3.900

Fonte: Censis, 1996

**Tab. 20 - Stima delle unità di lavoro connesse alle attività economiche marittime**

Le attività economiche dell'economia del mare	Unità locali	Addetti	Frazione attribuibile	Addetti stimati	Unità locali stimate
<i>Pesca, piscicoltura e servizi connessi</i>	8.515	25.281	0,9405	23.777	8.009
<i>Pesca</i>	7.699	22.124	–	21.633	7.453
Esercizio della pesca in acque marine e lagunari	7.453	21.633	1,0000	21.633	7.453
Esercizio della pesca in acque dolci	246	491	0,0000		
<i>Piscicoltura</i>	604	2.391	0,5956	1.424	360
Esercizio di allevamenti di pesci marini e lagunari, di molluschi e di crostacei	275	1.424	1,0000	1.424	275
Esercizio di allevamenti di pesci in acque dolci	329	967	0,0000		
Attività dei servizi connessi alla pesca e alla piscicoltura	212	766	0,9405	720	199
<i>Industrie alimentari e delle bevande</i>	68.311	458.795	0,0195	8.958	1.334
Lavorazione e conservazione di pesce e di prodotti a base di pesce	477	8.958		8.958	477
Conservazione di pesci, crostacei e molluschi: congelamento, surgelazione, inscatolamento, ecc.	426	8.311	1,0000	8.311	426
Produzione di prodotti a base di pesce, crostacei e molluschi	51	647	1,0000	647	51
Commercio all'ingrosso di altri prodotti alimentari, inclusi pesci, crostacei e molluschi	5.389	29.652	1,0000	10.958	5.389
Commercio all'ingrosso di prodotti della pesca freschi	1.421	7.276	1,0000	7.276	1.421
Commercio all'ingrosso di prodotti della pesca congelati, surgelati, conservati, secchi	583	3.682	1,0000	3.682	583
Commercio al dettaglio di pesci, crostacei e molluschi	7.354	13.063	1,0000	13.063	7.354
Le attività economiche	Unità	Addetti	Frazione	Addetti	Unità

dell'economia del mare	locali		attribuibile	stimati	locali stimate
<i>Fabbricazione di altri mezzi di trasporto</i>	4.149	143.944		44.974	2.455
Industria cantieristica: costruzioni navali e riparazioni di navi e imbarcazioni	2.455	44.974	1,0000	44.974	2.455
Costruzioni navali e riparazioni di navi	672	35.530	1,0000	35.530	672
Cantieri navali per costruzioni metalliche	126	24.114	1,0000	24.114	1226
Cantieri navali per costruzioni non metalliche	118	1.460	1,0000	1.460	118
Cantieri di riparazioni navali	412	9.784	1,0000	9.784	412
Cantieri di demolizioni navali	16	172	1,0000	172	16
Costruzioni e riparazioni di imbarcazioni da diporto e sportive	1.783	9.444	1,0000	9.444	1.783
Commercio al dettaglio di natanti ed accessori	1.098	2.968	1,0000	2.968	1.098
Noleggio di mezzi di trasporto marittimi e fluviali	344	755	0,9500	717	327
<i>Trasporti marittimi e per vie d'acqua</i>	766	21.415			
Trasporti marittimi e costieri	433	18.666	1,0000	18.666	433
Trasporti marittimi	125	10.194	1,0000	10.194	125
Trasporti costieri	308	8.472	1,0000	8.472	308
Attività di supporto e ausiliarie dei trasporti; attività delle agenzie di viaggio	25.576	188.919	0,1706	32.227	4.363
Le attività economiche dell'economia del mare	Unità locali	Addetti	Frazione attribuibile	Addetti stimati	Unità locali stimate
<i>Attività di supporto e ausiliarie dei trasporti</i>		158.801	0,1935	30.721	3.643
Movimentazione merci e magazzino	5.409	60.221	0,2417	14.555	1.307
Movimentazione merci	2.531	44.981			
Movimentazione merci relativo a trasporti terrestri	261	10.630	1,0000	10.630	261
Magazzinaggio e custodia	2.204	32.369	0,0100	324	22
Magazzini di custodia e deposito	2.645	13.520	0,2363	7.917	968
Magazzini frigoriferi per conto terzi	233	1.720	0,2363	406	55
Altre attività connesse ai trasporti	7.786	63.675	0,1243	7.917	968
Altre attività connesse ai trasporti terrestri	6.913	35.913	0,0100	359	69
Altre attività connesse ai trasporti per via d'acqua	646	7.558	1,0000	7.558	646
Attività di altre agenzie di trasporto	5.787	34.905	0,2363	8.249	1.368
Spedizionieri e agenzie di operazioni doganali	3.583	26.228	0,2363	6.198	911
Intermediari dei trasporti	1.934	8.677	0,2363	2.051	457
Attività delle agenzie di viaggio e degli operatori turistici; attività di assistenza turistica n.c.a.	6.594	30.118	0,0500	1.506	330
Attività delle agenzie di viaggio e turismo (compresi i tour operators)	6.268	29.440	0,0500	1.472	313
Attività delle guide e degli accompagnatori turistici	326	678	0,0500	34	16

Fonte: elaborazione Censis su dati Istat

**Tab. 21 - Unità locali e addetti attribuibili alle attività economiche marittime (1991)**

Attività economica	Numero di unità locali				Numero di addetti			
	Fino a 9 addetti	10-19 addetti	20 add. e oltre	Totale	Fino a 9 addetti	10-19 addetti	20 add. e oltre	Totale
Pesca, piscicoltura e servizi connessi	7.684	141	103	7.927	15.993	1.914	5.871	23.777
Pesca in acque marine e lagunari	7.255	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
Industria cantieristica: costruzione e riparazioni di navi e imbarcazioni	1.931	292	232	2.455	5.411	4.026	35.537	44.974
Costruzioni navali e riparazioni navi	366	148	158	672	1.374	2.031	32.125	35.530
Cantieri di navi per costruzioni metalliche	34	26	66	126	116	342	23.656	24.114
Cantieri di navi per costruzioni non metalliche	71	28	19	118	292	368	800	1.460
Cantieri di riparazioni navali	253	87	72	412	921	1.224	7.639	9.784

Cantieri di demolizioni navali	8	7	1	16	45	97	30	172
Costruzioni e riparazioni di imbarcazioni da diporto e sportive	1.565	144	74	1.783	4.037	1.995	3.412	9.444
Trasporti marittimi e costieri	263	65	105	433	900	880	16.886	18.666
Trasporti marittimi	61	11	53	125	263	146	9.785	10.194
Trasporti costieri	202	54	52	308	637	734	7.101	8.472
Attività connesse e ausiliarie dei trasporti marittimi	2.749	356	283	3.388	8.516	4.730	18.979	32.227
Movimentazione merci e magazzinaggio	746	104	113	963	2.063	1.443	11.049	14.555
Movimentazione merci	156	50	77	283	570	727	9.657	10.954
Attività economica	Numero di unità locali				Numero di addetti			
	Fino a 9 addetti	10-19 addetti	20 add. e oltre	Totale	Fino a 9 addetti	10-19 addetti	20 add. e oltre	Totale
Movimento merci relativo a trasporti marittimi	140	48	73	261	531	699	9.400	10.630
Movimento merci relativo a trasporti terrestri	16	2	4	22	39	28	257	324
Magazzinaggio e custodia	590	54	36	680	1.493	716	1.392	3.601
Magazzini frigoriferi per conto terzi	44	7	4	55	139	103	164	406
Altre attività connesse ai trasporti	535	92	88	715	1.712	1.196	5.009	7.917
Altre attività connesse ai trasporti terrestri	62	3	4	69	132	41	186	359
Altre attività connesse ai trasporti per vie d'acqua	473	89	84	646	1.580	1.155	4.823	7.558
Attività delle agenzie di viaggio e degli operatori turistici	306	18	18	342	935	236	336	1.506
Attività delle altre agenzie di trasporto	1.163	141	63	1.367	3.807	1.856	2.585	8.249
Spedizionieri e agenzie di operazioni doganali	748	110	52	910	2.690	1.448	2.060	6.198
Intermediari dei trasporti	415	31	11	457	1.117	408	526	2.050

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

**Tab. 22 - Unità locali delle imprese e delle istituzioni per classi di addetti (1991)**

Attività economica	1 UI	2 UI	Da 3 a 5	Da 6 a 9	Da 10 a 19	Da 20 a 49	Da 50 a 99	Da 100 a 199	Da 200 a 499	Da 500 a 999	1.000 e più	UI no add.	Totale
Pesca, piscicoltura e servizi connessi	4.496	1.440	1.899	392	155	73	20	12	4	0	0	24	8.515
Pesca in acque marine e lagunari	3.915	1.271	1.721	334	113	55	17	10	3	0	0	14	7.453
Allevamento di pesci, molluschi e crostacei in acque marine e lagunari	126	43	39	29	24	12	0	0	1	0	0	1	275
Servizi connessi a pesca e piscicoltura	111	39	38	13	4	2	2	1	0	0	0	2	212
Industria cantieristica: costruzione e riparazioni di navi e imbarcazioni	735	393	554	243	292	146	44	15	10	7	10	6	2.455
Costruzioni navali e riparazioni navi	88	58	129	89	148	93	29	10	9	7	10	2	672
Cantieri di navi per costruzioni metalliche	10	7	8	9	26	32	9	7	5	4	9	0	126
Cantieri di navi per costruzioni non metalliche	6	15	33	17	28	13	6	0	0	0	0	0	118
Cantieri di riparazioni navali	71	35	87	58	87	47	14	3	4	3	1	2	412
Cantieri di demolizioni navali	1	1	1	5	7	1	0	0	0	0	0	0	16
Costruzioni e riparazioni di imbarcazioni da diporto e sportive	647	335	425	154	144	53	15	5	1	0	0	4	1.783
Commercio al dettaglio di natanti e accessori	393	303	297	74	15	7	0	0	0	0	0	9	1.098
Noleggio di mezzi di trasporto marittimi e fluviali	219	70	35	7	7	3	0	0	0	0	0	3	344
Trasporti marittimi e costieri	68	51	78	60	65	51	16	22	10	3	3	6	433
Trasporti marittimi	8	10	22	20	11	23	8	15	4	1	2	1	125
Trasporti costieri	60	41	56	40	54	28	8	7	6	2	1	5	308
Attività economica	1 UI	2 UI	Da 3 a 5	Da 6 a 9	Da 10 a 19	Da 20 a 49	Da 50 a 99	Da 100 a 199	Da 200 a 499	Da 500 a 999	1.000 e più	UI no add.	Totale
Movimentazione merci e magazzinaggio	1.931	796	964	493	494	412	139	70	25	4	1	80	5.409
Movimentazione merci	877	306	370	212	265	288	112	67	25	4	1	4	2.531
Movimento merci relativo a trasporti marittimi	39	19	44	37	48	35	17	11	5	4	1	1	261
Movimento merci relativo a trasporti terrestri	834	281	317	171	203	235	90	50	20	0	0	3	2.204
Magazzinaggio e custodia	1.054	490	594	281	229	124	27	3	0	0	0	76	2.878
Magazzini di custodia e deposito	996	455	538	248	198	110	24	3	0	0	0	73	2.645

Magazzini frigoriferi per conto terzi	58	35	56	33	31	14	3	0	0	0	0	3	233
Altre attività connesse ai trasporti	3.134	1.751	1.442	468	423	355	103	42	24	3	3	38	7.786
Altre attività connesse ai trasporti terrestri	2.983	1.638	1.261	333	307	250	73	29	6	1	0	32	6.913
Altre attività connesse ai trasporti per vie d'acqua	132	95	149	92	89	61	14	2	7	0	0	5	646
Attività delle altre agenzie di trasporto	1.327	976	1.738	866	598	215	39	11	3	0	0	14	5.787
Spedizionieri e agenzie di operazioni doganali	637	615	1.236	668	467	177	32	9	2	0	0	10	3.853
Intermediari dei trasporti	690	361	502	198	131	38	7	2	1	0	0	4	1.934
Attività delle agenzie di viaggio e degli operatori turistici	1.406	1.480	2.444	759	367	119	94	152	1	1	0	22	6.845

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

**Tab. 23 - Addetti nelle unità locali delle imprese e delle istituzioni per classi di addetti (1991)**

Attività economica	1 add.	2 add.	Da 3 a 5	Da 6 a 9	Da 10 a 19	Da 20 a 49	Da 50 a 99	Da 100 a 199	Da 200 a 499	Da 500 a 999	1.000 e più	Totale
Pesca, piscicoltura e servizi connessi	4.496	2.880	6.878	2.757	2.092	2.105	1.439	1.421	1.213	0	0	25.281
Pesca in acque marine e lagunari	3.915	2.542	6.226	2.327	1.535	1.622	1.250	1.205	1.011	0	0	21.633
Allevamento di pesci, molluschi e crostacei in acque marine e lagunari	126	86	151	220	325	314	0	0	202	0	0	1.424
Servizi connessi alla pesca e piscicoltura	111	78	139	57	57	43	133	108	0	0	0	766
Industria cantieristica: costruzione e riparazioni di navi e imbarcazioni	735	786	2.105	1.785	4.026	4.450	3.014	1.897	3.081	4.400	18.695	44.974
Costruzioni navali e riparazioni navi	88	116	528	642	2.031	2.878	1.992	1.296	2.864	4.400	18.695	35.530
Cantieri di navi per costruzioni metalliche	10	14	30	62	342	1.012	618	922	1.619	2.466	17.019	24.114
Cantieri di navi per costruzioni non metalliche	6	30	140	116	368	373	427	0	0	0	0	1.460
Cantieri di riparazioni navali	71	70	354	426	1.224	1.463	947	374	1.245	1.934	1.676	9.784
Cantieri di demolizioni navali	1	2	4	38	97	30	0	0	0	0	0	172
Costruzioni e riparazioni di imbarcazioni da diporto e sportive	647	670	1.577	1.143	1.995	1.572	1.022	601	217	0	0	9.444
Commercio al dettaglio di natanti e accessori	393	606	1.082	508	178	201	0	0	0	0	0	2.968
Noleggio di mezzi di trasporto marittimi e fluviali	219	140	128	53	90	125	0	0	0	0	0	755
Trasporti marittimi e costieri	68	102	288	442	880	1.543	1.122	3.104	3.116	1.997	6.004	18.666
Trasporti marittimi	8	20	83	152	146	663	556	2.062	1.337	755	4.412	10.194
Trasporti costieri	60	82	205	290	734	880	566	1.042	1.779	1.242	1.592	8.472
Attività economica	1 add.	2 add.	Da 3 a 5	Da 6 a 9	Da 10 a 19	Da 20 a 49	Da 50 a 99	Da 100 a 199	Da 200 a 499	Da 500 a 999	1.000 e più	Totale
Movimentazione merci e magazzinaggio	1.931	1.592	3.658	3.650	6.710	12.798	9.250	9.462	7.115	2.837	1.218	60.221
Movimentazione merci	877	612	1.405	1.620	3.679	9.140	7.429	9.049	7.115	2.837	1.218	44.981
Movimento merci relativo a trasporti marittimi	39	38	163	291	699	1.130	1.85	1.521	1.509	2.837	1.218	10.630
Movimento merci relativo a trasporti terrestri	834	562	1.205	1.300	2.787	7.435	5.875	6.765	5.606	0	0	32.369
Magazzinaggio e custodia	1.054	980	2.253	2.030	3.031	3.658	1.821	413	0	0	0	15.240
Magazzini di custodia e deposito	996	910	2.039	1.783	2.596	3.177	1.606	413	0	0	0	13.520
Magazzini frigoriferi per conto terzi	58	70	214	247	435	481	215	0	0	0	0	1.720
Altre attività connesse ai trasporti	3.134	3.502	5.292	3.350	5.629	10.542	6.904	5.707	6.532	2.157	10.926	63.675
Altre attività connesse ai trasporti terrestri	2.983	3.276	4.579	2.371	4.087	7.363	4.853	3.882	1.641	878	0	35.913
Altre attività connesse ai trasporti per vie d'acqua	132	190	584	674	1.155	1.760	903	311	1.849	0	0	7.558
Attività delle altre agenzie di trasporto	1.327	1.952	6.637	6.195	7.853	6.138	2.670	1.297	836	0	0	34.905
Spedizionieri e agenzie di operazioni doganali	637	1.230	4.722	4.795	6.128	5.023	2.152	1.017	524	0	0	26.228
Intermediari dei trasporti	690	722	1.915	1.400	1.725	1.115	518	280	312	0	0	8.677
Attività delle agenzie di viaggio e degli operatori turistici	1.406	2.938	9.082	5.267	4.712	3.466	1.513	704	364	666	0	30.118

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

**Tab. 24 - Unità locali e addetti delle attività dell'economia marittima (variazioni tra il 1981 e il 1991)**

Attività economica	1981			1991			Var. % '81-'91		
	UI	Add.	Add./UI	UI	Add.	Add./UI	UI	Add.	Add./UI
Pesca, piscicoltura e servizi connessi	6.581	26.380	4,01	8.515	25.281	2,97	29,4	-4,2	-25,9
	425	10.982	25,84	477	8.958	18,78	12,2	-18,4	-27,3
Industria cantieristica: costruzione e riparazioni di navi e imbarcazioni	1.851	49.574	26,78	2.455	44.974	18,32	32,6	-9,3	-31,6
Trasporti marittimi e costieri	628	22.296	35,50	433	18.666	43,11	-31,1	-16,3	21,4
Attività di supporto ed ausiliarie dei trasporti; attività agenzie di viaggio	56.558	199.798	3,53	25.576	188.919	7,39	-54,8	-5,4	109,1
Movimentazione merci e magazzinaggio	36.918	74.057	2,01	5.409	60.221	11,13	-85,3	-18,7	455,0
Altre attività connesse ai trasporti	11.987	79.866	6,66	7.786	63.675	8,18	-35,0	-20,3	22,7
Attività delle agenzie di viaggio e degli operatori turistici	3.636	18.503	5,09	6.594	30.118	4,57	81,4	62,8	-10,2
Attività delle altre agenzie di trasporto	4.017	27.372	6,81	5.787	34.905	6,03	44,1	27,5	-11,5

Fonte: elaborazione su dati Istat, Censimento dell'industria e dei servizi, 1981 e 1991

**Tab. 25 - Confronto tra le stime delle unità di lavoro**

Branche	Prima procedura adottata	Seconda procedura adottata	Stima 1994
	Censimento 1991	Conti economici	
Trasporti marittimi	18.666	42.676	29.800
Servizi ausiliari dei trasporti marittimi	32.227	31.240	32.200
Navi e loro riparazioni	44.974	34.669	
Industria cantieristica mercantile			16.500
Nautica da diporto			7.500
Pesca	23.777	72.360	36.000
Totale	119.644	180.945	122.000

Fonte: Censis, 1996