



COMUNICATO STAMPA

PRESENTATO AL CNEL IL III RAPPORTO SULL'ECONOMIA DEL MARE

IL 2,7% DEL PIL E IL 4,4% DEGLI INVESTIMENTI RAPPRESENTATI DAL CLUSTER MARITTIMO

L'ITALIA PRIMO PAESE EUROPEO PER IMPORTAZIONI VIA MARE

Le attività marittime (industriali, di servizi e di tipo istituzionale) hanno generato nel 2004 oltre 36,5 miliardi di euro di produzione, pari a circa il 2,7% del Prodotto Interno Lordo, costi intermedi e investimenti fissi per 11,6 miliardi, il 4,4% del totale nazionale, esportazioni per 14 miliardi, il 5% del totale, e occupazione pari a quasi 395.000 unità di lavoro, tra dirette ed indirette, l'1,6% dell'occupazione totale nazionale.

Questo è quanto emerge dal III Rapporto sull'economia del mare, presentato oggi a Roma, presso il CNEL (Consiglio Nazionale dell'Economia e del Lavoro) dalla Federazione del mare e dal CENSIS, alla presenza del Ministro dei Trasporti Alessandro **Bianchi**, e del Vice Ministro Cesare **De Piccoli**.

Dopo i saluti di Antonio **Marzano**, presidente del CNEL, e l'introduzione di Corrado **Antonini**, presidente della Federazione del Mare e di Assonave, Giuseppe **Roma**, direttore generale del Censis e Francesco **Estrafallaces**, responsabile per il settore economia del Censis, hanno presentato i risultati del III Rapporto che aggiorna quelli precedenti del 1998 e del 2002.

“Di front ai numeri dell'economia del mare bisogna togliersi il cappello – ha affermato il Ministro dei Trasporti **Bianchi** - quello marittimo è un settore in crescita sul quale bisogna puntare per far ripartire l'economia del Paese”.

Il Ministro **Bianchi** ha quindi indicato le linee guida del Piano della mobilità: integrazione delle reti di trasporto nazionali con quelle dell'Unione europea, del resto del Mediterraneo e mondiali; integrazione tra le diverse modalità di trasporto e integrazione per livelli delle reti nazionali. In particolare il Ministro **Bianchi** ha posto l'accento sulle autostrade del mare “Sono la risorsa straordinaria della navigazione marittima. Ogni volta che spostiamo una persona ed un chilo di merce dalla strada al mare – ha detto – facciamo un gran favore al Paese.”. Riguardo al porto di Gioia Tauro, infine il Ministro ha affermato che è un'occasione per tutto il paese e che si sono gli elementi per farlo diventare una piattaforma logistica intermodale mondiale.

Al successivo dibattito sulle linee di sviluppo e la competitività del *cluster* marittimo italiano, sono intervenuti: Tommaso **Affinita**, presidente Assoport; Antonfrancesco **Albertoni**, presidente Ucina; Nicola **Coccia**, Vice presidente Federazione del Mare e presidente Confitarma; Luigi **Giannini**, direttore generale Federpesca; Umberto **Masucci**, presidente Federagenti; Antonio **Parlato**, presidente IPSEMA; Giuseppe **Ravera**, presidente Fedarlinea; Alessandro **Repetto**, coordinatore province di Mare (UPI); Ugo **Salerno**, amministratore delegato RINA.

Giuseppe **De Rita**, segretario generale del Censis, nelle considerazioni di prospettiva ha posto l'accento sulla necessità che il *cluster* marittimo italiano, che ha saputo ottenere grandi risultati, debba ora “fare coalizione verso l'esterno”.

Il Vice Ministro Cesare **De Piccoli**, nel suo intervento conclusivo, ha ribadito la necessità di tornare ad una logica di programmazione sulla base di una vera concertazione tra il Governo e gli operatori. Dopo aver rilevato che il Governo si occuperà del sistema di nomina dei presidenti delle Autorità portuali e che occorrerà massimizzare l'utilizzo delle infrastrutture esistenti per l'ottimizzazione di tutta la catena logistica, il Vice Ministro ha annunciato che nei prossimi giorni verranno convocati tutti gli interessati per dare vita al Tavolo del mare.

“Il sistema delle attività marittime - ha affermato Corrado **Antonini**, presidente della Federazione del Mare - continua a seguire un percorso *anticiclico* rispetto al generale rallentamento dell'economia nazionale. Le attività primarie della pesca sono cresciute progressivamente in termini di produzione, le componenti manifatturiere (costruzioni e riparazioni navali e costruzioni della nautica da diporto) si sono imposte sui mercati mondiali di riferimento con un notevole livello di competitività, così come i comparti terziari (trasporti marittimi, logistica, servizi finanziari e assicurativi specialistici) hanno aumentato il proprio *standard* qualitativo, innovato le componenti dell'offerta e innalzato i propri livelli di efficienza”.

Il Rapporto mette in evidenza che in quantità il 63% delle merci importate ed il 46% di quelle esportate fuori e dentro l'Unione europea dall'Italia viaggia per nave. I quantitativi raggiungono l'80% se si guarda solo al di fuori dell'Unione europea, da dove vengono gran parte delle materie prime che alimentano la nostra economia di trasformazione. L'Italia è il primo dei paesi dell'Europa a 25 per quantità di merci importate extra-Ue (quasi 210 milioni di tonnellate) con grande distacco da Spagna e Gran Bretagna, che la seguono in questa classifica.

Rilevante il Pil generato dal sistema dei trasporti marittimi, con oltre 15 miliardi di euro, cui seguono la pesca e le attività di logistica portuale e ausiliarie, ciascuna con un Pil di poco superiore a 4,5 miliardi di euro. La cantieristica navale e la nautica da diporto e la Marina Militare registrano, ciascuna, un Pil superiore a 2 miliardi di euro, nonché interessanti livelli di produttività. Valori più contenuti, ma di rilievo, caratterizzano i restanti comparti istituzionali (Capitanerie di porto, Autorità portuali, Ipsema).

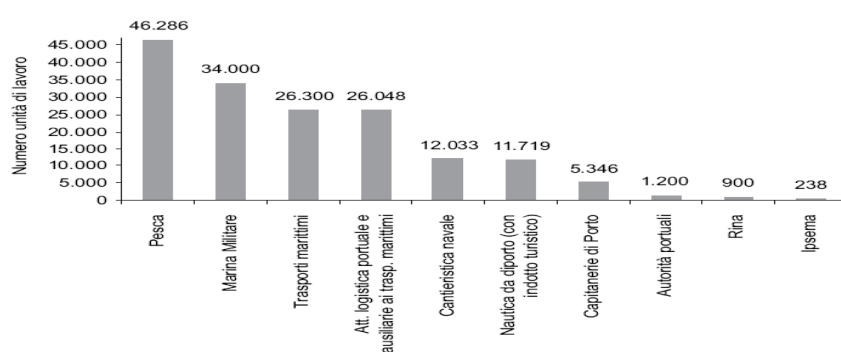
Tab. 1.1 - Principali aggregati economici del cluster marittimo (*). Dati 2004

	v.a.	% sul tot Italia
Pil al netto delle duplicazioni (milioni di euro correnti)	36.518	2,7
Costi intermedi e investimenti fissi lordi (milioni di euro correnti)	11.616	4,4
Esportazioni (milioni di euro correnti)	14.088	5,0
Importazioni CIF (milioni di euro correnti)	4.046	1,4
Unità di lavoro totali (dirette, a monte e a valle)	394.950	1,6

(*) Il cluster comprende le attività industriali e di servizi e i soggetti istituzionali oltre alla ricchezza generata dall'indotto turistico della nautica da diporto

Fonte: elaborazione Censis su dati Istat, Assonave, Ucina, Ipsema, Rina, Assoport

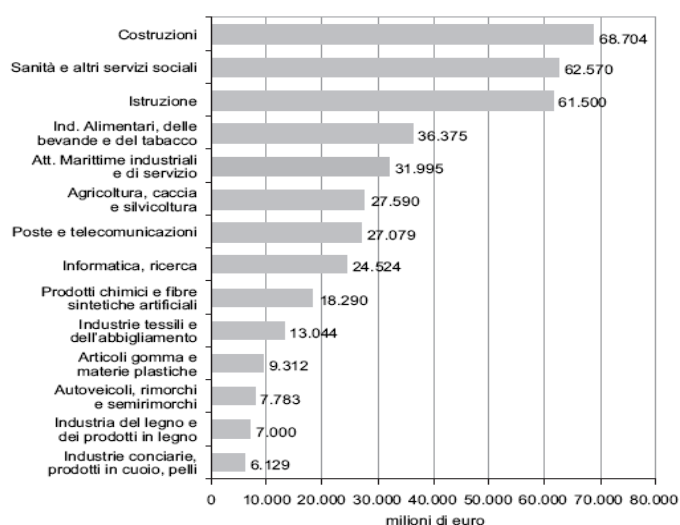
Fig. 1.2 - Occupati diretti nei diversi comparti del cluster marittimo italiano. Dati 2004



Fonte: elaborazione Censis su dati Istat, Assonave, Ucina, Ipsema, Rina, Assoport

Se si considerano i soli comparti marittimi di matrice industriale e di servizi (trasporti marittimi, attività di logistica portuale e ausiliarie ai trasporti marittimi, cantieristica navale, nautica da diporto e pesca), il contributo di questi ultimi alla formazione del Pil è oggi nettamente superiore a quello del settore della produzione di autoveicoli, rimorchi e semirimorchi, nonché delle industrie del legno, dei prodotti chimici e del tessile-abbigliamento. In sostanza, il cluster marittimo attiva oggi risorse più elevate di alcuni comparti manifatturieri che per lungo tempo hanno costituito il nucleo solido e più redditivo delle produzioni cosiddette *made in Italy*, cioè più tradizionali e caratterizzate da un elevato grado di internazionalizzazione.

Fig. 2.1 - Prodotto interno lordo ai prezzi base: confronto tra le attività marittime industriali e di servizi (*) e alcune branche economiche (milioni di euro). Dati 2004



(*) I dati fanno riferimento ai comparti: dei trasporti marittimi, delle attività di logistica portuale e ausiliarie ai trasporti marittimi, alla cantieristica navale, alla nautica da diporto (comprensiva dell'indotto turistico) e alla pesca

Fonte: elaborazione Censis su dati Istat, Ucina, Assonave

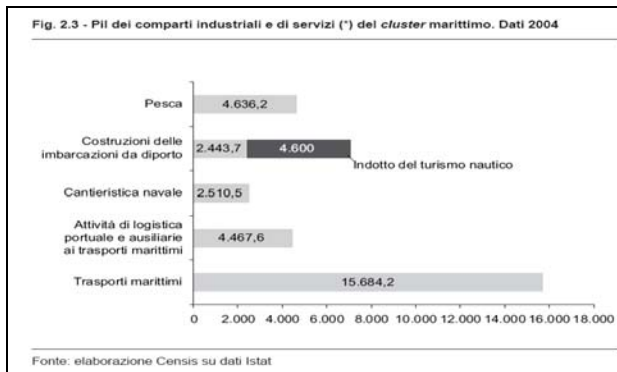
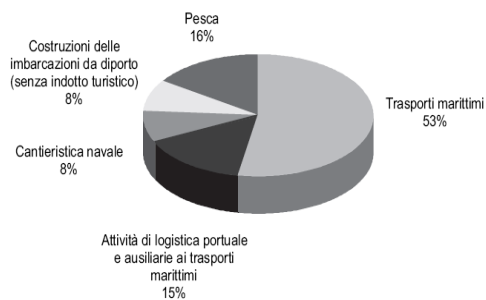


Fig. 2.2 - Composizione percentuale del Pil delle attività marittime industriali e di servizi. Dati 2004



Per quanto riguarda l'occupazione, la capacità di assorbimento di forza lavoro delle attività marittime industriali e di servizio si rivela ancora apprezzabile, sebbene gli ultimi anni siano stati forieri di un leggero deterioramento delle *performance*. L'insieme degli occupati diretti, di quelli a monte e di quelli a valle dei comparti manifatturieri e dei servizi conta attualmente 318.484 unità di lavoro (al netto delle duplicazioni), pari all'1,3% del totale nazionale (24,4 milioni di Ula).

Tab. 2.2 - Unità di lavoro (Ula) nelle attività industriali e di servizi del cluster marittimo. Dati 2004

	Ula dirette	Ula a monte e a valle	Ula totali
Trasporti marittimi	26.300	60.006	86.306
Attività di logistica portuale e ausiliarie ai trasporti marittimi	26.048	17.487	43.534
Cantieristica navale	12.033	14.747	26.780
Nautica da diporto (con indotto turistico)	11.719	80.859	92.578
Nautica da diporto (senza indotto turistico)	11.719	12.133	23.853
Pesca	46.286	38.125	84.411
Totale	122.386	211.224	333.609
<i>Totale al netto delle duplicazioni tra settori</i>			318.484

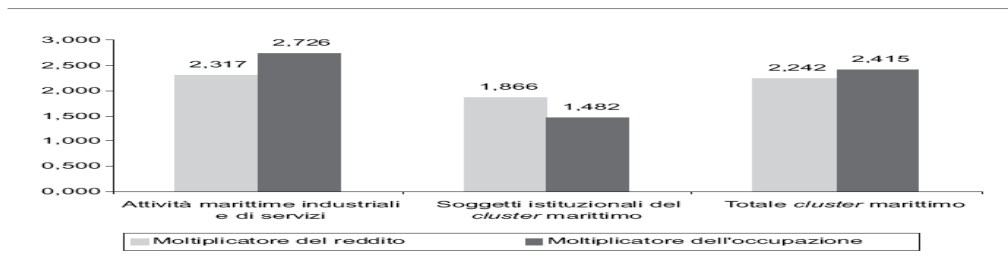
Fonte: elaborazione Censis su dati Istat, Ucin, Assonave

Tra i comparti caratterizzati da una elevata capacità di generare occupazione – diretta e indotta – figurano i trasporti marittimi e la nautica da diporto, seguiti dalla pesca. Considerevole è anche l'occupazione associata alle attività ausiliarie dei trasporti marittimi e alla cantieristica navale.

Le buone *performance* economico-produttive registrate negli ultimi anni dai diversi segmenti del cluster e gli apprezzabili livelli occupazionali che li contraddistinguono fanno sì che la produttività si attesti su valori elevati, tra i più alti in Italia. Nell'insieme delle attività marittime industriali e di servizio il valore aggiunto per unità di lavoro si attesta a 101.000 euro, in seconda posizione tra i vari comparti dell'economia dopo poste e telecomunicazioni.

Inoltre, sono rilevanti gli effetti moltiplicativi del reddito e dell'occupazione grazie ai legami esistenti tra le componenti del cluster (che si configura sempre più come *filiere*, in cui ciascun settore partecipa ad un più vasto processo produttivo) e tra quest'ultimo e ulteriori settori a monte e a valle. In pratica, 100 euro di domanda aggiuntiva di beni o servizi generano 224 euro di reddito nel sistema economico nazionale; mentre 100 nuove unità di lavoro operanti nel cluster marittimo, attivano 241 unità di lavoro nell'economia nazionale.

Fig. 1.3 - Moltiplicatore del reddito e dell'occupazione nel cluster marittimo italiano. Dati 2004



Fonte: elaborazione Censis su dati Istat, Assonave, Assoport, Ipsema, Ucina

Un'ampia parte del rapporto è dedicata alla formazione, che oggi assume un ruolo centrale per molti operatori del *cluster* marittimo, sempre più orientati alla realizzazione di percorsi di formazione professionale evoluta e continua nell'ottica di una piena valorizzazione del capitale umano, istituendo e co-finanziando strutture e percorsi *ad hoc* quali: strutture permanenti finalizzate all'alta formazione, incentrata su figure specialistiche (come l'Accademia Italiana della Marina Mercantile, partecipata da Confitarma, Fedarlinea e Ucina); il più vasto sistema della formazione professionale, per lo più co-finanziato a valere sulle risorse del Fondo Sociale Europeo - FSE;

Infine, il Rapporto dedica attenzione anche alle tematiche ambientali, per le quali nell'ultimo decennio l'attenzione e la sensibilità del comparto marittimo è notevolmente aumentata tanto da spingere numerosi operatori del *cluster* marittimo a mettere in atto molteplici azioni e programmi *ad hoc* finalizzati alla salvaguardia dell'ambiente marino.