AZIENDA SPECIALE CAMERA DI COMMERCIO FR - LT
informare
internazionalizzazione formazione economia del mare

CAMERA DI COMMERCIO
FROSINONE LATINA

IX Rapporto

sull'Economia del Mare

RUOLO ED IMPATTO SULL'ECONOMIA ITALIANA

Giugno 2021

UNIONCAMERE

CENTRO STUDI DELLE CAMERE DI COMMERCIO GUGLIELMO TAGLIACARNE

Il presente Rapporto, realizzato dal Centro Studi delle Camere di commercio Guglielmo Tagliacarne per Informare, Azienda speciale della Camera di commercio di Frosinone Latina per l'internazionalizzazione, la formazione e l'economa del mare, è stato redatto da un gruppo di lavoro composto da Alessandro Rinaldi (responsabile della ricerca), Fabio Di Sebastiano, Debora Giannini, Giacomo Giusti, Diego Herrera, Mirko Menghini, Marco Pini, Annapia Ragone e Stefania Vacca.

Il Rapporto sull'Economia del Mare della Camera di Commercio di Frosinone Latina, giunto alla sua IX edizione, rappresenta una lettura multidimensionale che negli anni, ha tracciato le coordinate dell'economia blu del nostro Paese, definendone le componenti attraverso tutte le filiere che contribuiscono a misurarne la dimensione economica; un sistema complesso, oggi, più che mai, cruciale per una ripresa economica del Paese e di tutta Europa. Il ruolo del mare per la ripresa economica è stato, in tal senso, sottolineato dalla Commissione Europea e concepito nell'ambito della Politica marittima integrata comunitaria al fine di promuovere lo sviluppo e l'attuazione di una governance integrata degli affari marittimi e costieri della "Blue Growth" e per il conseguimento degli obiettivi di una crescita intelligente, sostenibile ed inclusiva. Comprenderne le "misure" offre l'opportunità di definire il perimetro delle attività economiche, offrendo spunti interpretativi in un connubio in cui le risorse naturali rappresentano il centro dell'agire. In questo il mare, una delle espressioni più intense e vaste della natura, rappresenta un fattore strategico per molte attività economiche, perché la forza dell'elemento marino non è rintracciabile solo nel paesaggio, ma è fortemente incardinata nell'economia, nella storia e nelle culture locali, influenzando la vita delle comunità coinvolte. Le metriche della Blue Economy restituiscono una dimensione che nel panorama europeo è oggi ampiamente riconosciuta, posizionandola al centro del dibattito quale componente strategica della nuova politica economica europea del Green Deal; un cambio culturale che riconosce nella sostenibilità il codice univoco attraverso il quale si declinano i contenuti della transizione ecologica ampiamente tracciati nei molteplici programmi di investimento europei. L'ultimo rapporto dell'Unione Europea sulla Blue Economy restituisce la cifra di 218 miliardi di euro di valore aggiunto e 5 milioni di occupati; in Italia il valore aggiunto prodotto dalla Blue Economy è arrivato a 47,5 miliardi di euro, pari al 3,0% del totale dell'economia italiana. Nel panorama europeo, seppure il confronto con le stime della Commissione vada utilizzato con estrema cautela in relazione alle diverse metodologie utilizzate, il nostro Paese con un'approssimazione non puntuale realizza il 22% del valore aggiunto ed impiega il 18% dell'input di lavoro. Un segmento, la Blue Economy, che si caratterizza per la sua trasversalità intercettando ed interconnettendo diverse filiere produttive: il settore ittico, acquicoltura e lavorazione del pesce, l'industria delle estrazioni marine, la cantieristica navale e nautica da diporto, il turismo sportivo e ricettività costiera, il trasporto merci e passeggeri. Un insieme di attività eterogenee che hanno come comune denominatore un fattore dal quale scaturiscono, il "mare". Una forza imprenditoriale che rappresenta un motore per la produzione economica che si alimenta con le stesse interrelazioni di filiera tra i diversi settori dell'economia del mare estendendo indirettamente la propria produzione di ricchezza ad altre attività, con un significativo effetto moltiplicatore ad altre attività del resto dell'economia che contribuiscono alla sua realizzazione. Rilevante, inoltre la dimensione internazionale, espressa in misura preponderante dalla cantieristica navale, i cui scambi con l'estero nell'ultimo anno, fortemente condizionato dall'impatto devastante della pandemia, sono cresciuti intorno al 10%. Un risultato importante soprattutto se confrontato con i dati riferiti all'intera economia che restituiscono un calo complessivo del 15%. Un risultato che conferma la leadership del nostro Paese.

Giovanni Acampora

Presidente della Camera di Commercio
di Frosinone Latina

Il Rapporto sull'Economia del mare, promosso da Informare, Azienda Speciale della Camera di commercio di Frosinone Latina per l'internazionalizzazione, la formazione e l'economa del mare, propone un'analisi socio-economica di un sistema complesso, oggi, più che mai, cruciale per una ripresa economica sostenibile nel nostro Paese ed in tutta Europa.

L'analisi, giunta alla sua IX edizione, è, principalmente, finalizzata a quantificare il peso che l'economia blu esercita nel quadro economico nazionale, adottando un perimetro volto a coglierne le sue molteplici espressioni: filiera ittica, estrazioni marine, cantieristica, ricettività, movimentazione di merci e passeggeri, ricerca, regolamentazione e tutela ambientale, attività sportive e ricreative.

Vengono valorizzate informazioni del sistema camerale e di altre fonti ufficiali (ISTAT, Eurostat, Associazioni di categoria), con un inquadramento statistico basato sulla più recente classificazione ISTAT delle attività economiche (Ateco 2007 alla quinta cifra).

Oltre a fornire un quadro analitico del sistema imprenditoriale blu, il Rapporto fornisce un coefficiente di sintesi originale, il cosiddetto "moltiplicatore" dell'economia del mare che indica quanto valore aggiunto viene attivato, per ogni euro prodotto da un'attività della Blue Economy, in tutte le altre attività economiche che contribuiscono alla sua realizzazione. Gli effetti misurati dell'economia del mare non si limitano, quindi, alle attività economiche perimetrate, ma si estendono ad altre attività che vengono attivate indirettamente, a monte e a valle, in una logica di filiera. In questa ottica, nel 2019, l'economia del mare ha prodotto 47,5 miliardi di valore aggiunto e, grazie alla sua capacità "moltiplicativa", ha attivato altri 89,4 miliardi nel resto dell'economia, per un ammontare produttivo totale di 136,9 miliardi di euro, corrispondente all'8,6% del valore aggiunto prodotto dall'intera economia nazionale.

Il Rapporto propone, altresì, dati specifici per alcune significative tipologie aziendali: le imprese giovanili, quelle femminili e quelle straniere, oltre ad un'analisi del commercio estero.

Inevitabilmente, questa IX edizione, offre anche un quadro degli effetti dell'emergenza sanitaria sulle imprese dell'economia del mare: dinamiche congiunturali, criticità, strategie e provvedimenti per mitigare gli effetti dello shock pandemico.

Quest'anno, inoltre, dati ed analisi sono preceduti (nel primo capitolo) da un quadro di sintesi delle politiche europee e nazionali di ripresa e resilienza, un framework dal quale si evince la traiettoria sempre più verde della competitività blu: energie rinnovabili dal mare, tutela della biodiversità, alimentazione di qualità, logistica e portualità più integrata, turismo sostenibile.

Luigi Niccolini

Presidente INFORMARE
Azienda Speciale
della Camera di Commercio
di Frosinone Latina

Per l'Italia il mare è sempre stato una risorsa e, da diversi anni, analizziamo l'economia blu perché rappresenta crescita, occupazione, innovazione.
Oggi, nel pieno degli sforzi per la ripresa, la nostra sfida è quella di considerare il "sistema mare" un alleato strategico per una competitività sostenibile, per la lotta al cambiamento climatico, per valorizzare la biodiversità, per vincere la battaglia dell'approvvigionamento energetico e idrico.
In Italia, tra il 2014 ed il 2020, il sistema imprenditoriale blu è cresciuto, in termini di numero d'imprese, del 14,7%, con il Lazio che con le sue oltre 37 mila aziende rappresenta la più importante realtà del Paese. Oggi, sostenere una crescita ulteriore, implica una visione strategica che integri tutti i fattori della sostenibilità. Il valore dell'economia blu non può più prescindere dal buono stato ambientale degli ecosistemi marini, da una valutazione multidisciplinare che contemperi aspetti biologici, sanitari e sociali.
È imprescindibile un'efficace pianificazione dello spazio marittimo che elimini conflitti tra settori e, anzi, favorisca sinergie tra i territori e tra le diverse attività economiche di cui l'economia blu si compone, coinvolgendo tutti i portatori d'interesse, fornendo un quadro stabile per gli investitori, riducendo la complessità amministrativa, migliorando qualità e quantità del monitoraggio dei dati socio-economici ed ambientali.
Anche l'economia del mare del nostro Paese è, oggi, attraversata dalle sfide della transizione verde e digitale che rappresentano una scommessa cruciale per le imprese di ogni dimensione e per le istituzioni a tutti i livelli, in Italia, in Europa, nel mondo. Alla luce del Piano di Ripresa e Resilienza, l'Italia si prepara a investire su priorità funzionali a queste transizioni, innovando più profondamente in settori tradizionali quali il turismo e la pesca ed aprendosi a nuovi settori emergenti quali la logistica intermodale e le energie rinnovabili marine.
L'imponente potenziale del turismo costiero del nostro Paese è chiamato a diventare più verde, con comuni costieri e isole sostenibili in termini di efficienza energetica, approvvigionamento idrico, gestione dei rifiuti, imprese della ricettività che riducano sprechi, scarti ed utilizzo di sostanze inquinanti.
Gli investimenti per la ripresa dovranno potenziare le tecnologie destinate al riciclo delle plastiche che soffocano il nostro mare e sostenere l'acquacoltura italiana per innovare processi e logistica, potenziando la catena del valore, innalzando qualità e salubrità del prodotto ittico.
La ripresa e la resilienza della nostra economia blu, passerà dal ripristino e protezione degli habitat marini, dal monitoraggio rafforzato e dalla digitalizzazione delle aree marine protette, invertendo una tendenza al degrado che continua a caratterizzare gli ecosistemi mediterranei.
Anche grazie agli investimenti del recovery fund, l'Italia potrà puntare ad un concreto sviluppo di tecnologie ed impianti di energia rinnovabile off-shore; mentre i porti, più sostenibili e più integrati, potranno diventare nodi cruciali di un trasporto intermodale più moderno ed efficiente.
L'economia blu è nel cuore del nostro futuro.

Antonello Testa

Consigliere Delegato all'Economia del Mare INFORMARE
Azienda Speciale
della Camera di Commercio
di Frosinone Latina

Indice

IL IX RAPPORTO SULL'ECONOMIA DEL MARE IN PILLOLE 11

1. LA BLUE ECONOMY: SCENARIO EUROPEO E NAZIONALE 23

1.1 La Blue Economy per la ripresa dell'Europa 23
1.2 Gli ambiti prioritari indicati nel Blue Economy Report 2020 24
1.3 La strategia UE per la biodiversità 25
1.4 L'UE e il valore dei servizi ecosistemici marini 26
1.5 Zone costiere europee e cambiamento climatico 27
1.6 Le sfide regionali per la pesca nel bacino del Mediterraneo 27
1.7 Alcuni settori emergenti per l'UE 30
1.8 Un mare sostenibile: elementi delle policy nazionali 33
BOX - GLI INVESTIMENTI PER IL MARE E LE SUE RISORSE NEL PIANO NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZA DEL GOVERNO DRAGHI *38*

2 L'IMPATTO DELL'ECONOMIA DEL MARE 43

2.1 L'Economia del Mare: quadro definitorio 43
2.2 La forza moltiplicativa dell'Economia del mare 45
2.3 Valore aggiunto e occupazione dell'Economia del Mare 48
2.4 Le imprese dell'Economia del Mare 54
2.4.1 La struttura imprenditoriale *54*
BOX - ISCRIZIONI DELLE IMPRESE DELL'ECONOMIA DEL MARE NELL'ANNO DELLA PANDEMIA *61*
2.4.2 L'imprenditoria giovanile *63*
2.4.3 L'imprenditoria femminile *65*
2.4.4 L'imprenditoria straniera *67*
2.5 Il commercio estero 70

3 GLI EFFETTI DELL'EMERGENZA SANITARIA SULLE IMPRESE DELL'ECONOMIA DEL MARE 75

3.1 Le dinamiche congiunturali 75
3.2 Criticità, strategie e provvedimenti per mitigare gli effetti negativi dello shock da Covid-19 80

IL IX RAPPORTO SULL'ECONOMIA DEL MARE IN PILLOLE

IX Rapporto sull'Economia del Mare - 2021

QUADRO DEFINITORIO

Anno di riferimento dati: 2020

LA FILIERA DELL'ECONOMIA DEL MARE

- SERVIZI DI ALLOGGIO E RISTORAZIONE
- FILIERA ITTICA
- ATTIVITA' SPORTIVE E RICREATIVE
- FILIERA DELLA CANTIERISTICA
- MOVIMENTAZIONE DI MERCI E PASSEGGERI VIA MARE
- RICERCA, REGOLAMENTAZIONE E TUTELA AMBIENTALE
- INDUSTRIA DELLE ESTRAZIONI MARINE

DIMENSIONE NAZIONALE

DIMENSIONE TERRITORIALE

FORZA MOLTIPLICATIVA

VALORE AGGIUNTO E OCCUPAZIONE

IMPRESE DELL'ECONOMIA DEL MARE

IMPRENDITORIA GIOVANILE, FEMMINILE E STRANIERA

COMMERCIO ESTERO

Unioncamere - Centro Studi delle Camere di commercio Guglielmo Tagliacarne

IX Rapporto sull'Economia del Mare - 2021

FORZA MOLTIPLICATIVA

Anno di riferimento dati: 2019

1 EURO PRODOTTO DALLA BLUE ECONOMY NE ATTIVA ALTRI 1,9 SUL RESTO DELL'ECONOMIA

Valore aggiunto prodotto: 47,5 MLD di €

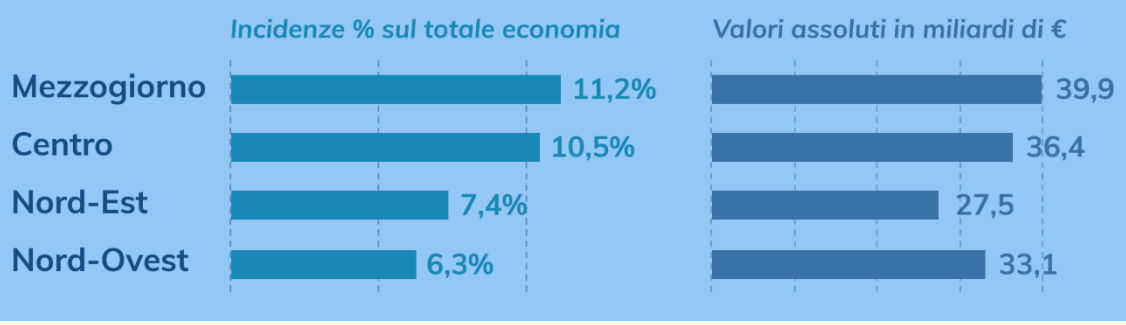
Valore aggiunto attivato: 89,4 MLD di €

8,6%
Incidenza su totale economia nazionale

MOLTIPLICATORE PER COMPARTI

Movimentazione di merci e passeggeri via mare	2,8 €
Filiera della cantieristica	2,4 €
Attività sportive e ricreative	2,1 €
Servizi di alloggio e ristorazione	1,9 €
Filiera ittica	1,9 €
Industria delle estrazioni marine	1,2 €
Ricerca, regolamentazione e tutela ambientale	0,5 €

VALORE AGGIUNTO PRODOTTO E ATTIVATO PER MACRO AREE



Fonte: Unioncamere - Centro Studi delle Camere di commercio Guglielmo Tagliacarne

IX Rapporto sull'Economia del Mare - 2021

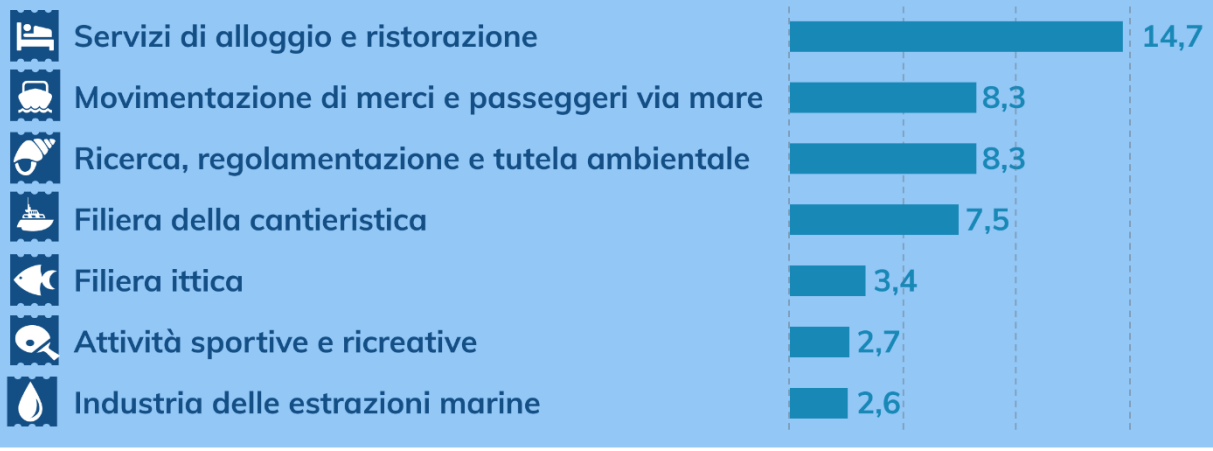
VALORE AGGIUNTO E OCCUPAZIONE

Anno di riferimento dati: 2019

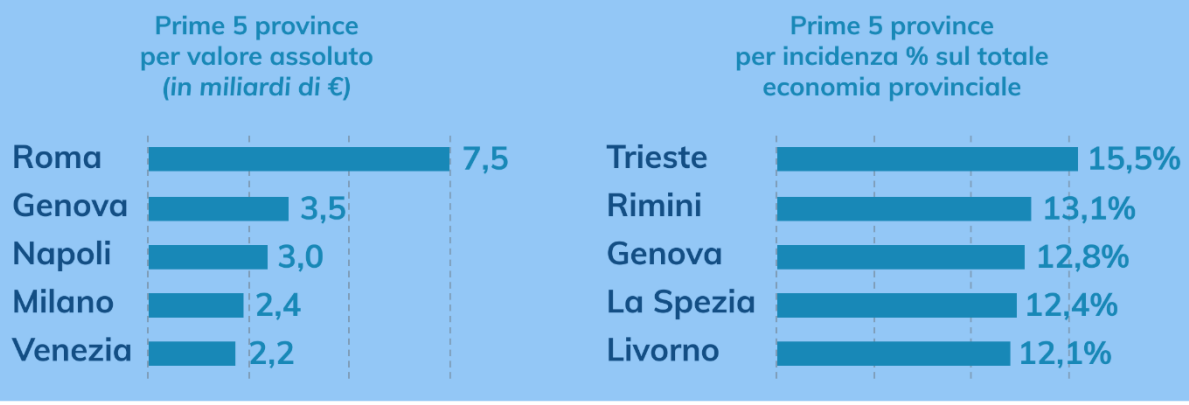
		Incidenza sul totale economia nazionale
Valore aggiunto:	47,5 MLD di €	3,0%
Occupati:	893.553	3,5%

VALORE AGGIUNTO DEI COMPARTI

(in miliardi di €)



VALORE AGGIUNTO DELLE ECONOMIE LOCALI



Fonte: Unioncamere - Centro Studi delle Camere di commercio Guglielmo Tagliacarne

IX Rapporto sull'Economia del Mare - 2021

LE IMPRESE IN ITALIA

Anno di riferimento dati: 2020

DINAMICA DEL TESSUTO IMPRENDITORIALE

208.606
Le imprese dell'Economia del Mare

3,4%
L'incidenza sul totale economia

VARIAZIONE 2020/2014

Economia del Mare		Totale economia
+26.876	Valori assoluti	+36.844
+14,7%	Variazione %	+0,6%

DINAMICA DEI COMPARTI

	NUMEROSITA' (Valori assoluti e incidenza %)		VARIAZIONE 2020/2014 (Valori assoluti e variazione %)	
Servizi di alloggio e ristorazione	95.933	46,0%	+21.893	+29,6%
Filiera ittica	33.178	15,9%	-706	-2,1%
Attività sportive e ricreative	31.332	15,0%	+2.921	+10,3%
Filiera della cantieristica	27.342	13,1%	-373	-1,3%
Movimentazione di merci e passeggeri via mare	11.750	5,6%	+766	+7,0%
Attività di ricerca, regolamentazione e tutela ambientale	8.601	4,1%	+2.338	+37,3%
Industria delle estrazioni marine	471	0,2%	-54	-10,2%
TOTALE	208.606	100%	+26.786	+14,7%

Fonte: Unioncamere - Centro Studi delle Camere di commercio Guglielmo Tagliacarne

IX Rapporto sull'Economia del Mare - 2021

LE IMPRESE NEI TERRITORI

Anno di riferimento dati: 2020

DINAMICA DEL TERRITORIO

	NUMEROSITA' (Valori assoluti e incidenza %)		VARIAZIONE 2020/2014 (Valori assoluti e variazione %)	
Nord-Ovest	23.722	11,4%	+1.688	+7,7%
Nord-Est	30.627	14,7%	+1.805	+6,3%
Centro	60.112	28,8%	+7.528	+14,3%
Mezzogiorno	94.145	45,1%	+15.765	+20,1%
Totale	208.606	100,0%	+26.786	+14,7%

DINAMICA REGIONALE E PROVINCIALE

Prime 5 regioni per incidenza % di imprese dell'Economia del Mare sul totale

(tra parentesi: valori assoluti)

Liguria	9,7%	(15.674)
Sardegna	6,4%	(10.839)
Lazio	5,7%	(37.444)
Sicilia	5,3%	(24.950)
Calabria	4,8%	(9.107)

Prime 5 provincie per incidenza % di imprese dell'Economia del Mare sul totale

(tra parentesi: valori assoluti)

La Spezia	14,0%	(2.908)
Rimini	13,1%	(5.158)
Livorno	12,8%	(4.199)
Trieste	11,7%	(1.890)
Venezia	10,8%	(8.344)

Fonte: Unioncamere - Centro Studi delle Camere di commercio Guglielmo Tagliacarne

IX Rapporto sull'Economia del Mare - 2021

LE IMPRESE NEI COMPARTI

Anno di riferimento dati: 2020

DINAMICA PROVINCIALE

FILIERA ITTICA

Prime 5 province per grado di specializzazione * (valore Italia= 1)		Prime 5 province per numero assoluto di imprese	
Rovigo	15,9	Napoli	2.773
Ferrara	11,2	Roma	2.319
Trapani	4,0	Rovigo	2.301
Venezia	3,3	Ferrara	2.112
Agrigento	3,2	Venezia	1.393

FILIERA DELLA CANTIERISTICA

La Spezia	5,3	Roma	2.926
Massa-Carrara	4,3	Napoli	2.041
Lucca	4,2	Genova	1.463
Gorizia	4,2	Milano	894
Genova	3,8	Lucca	810

MOVIMENTAZIONE DI MERCI E PASSEGGERI VIA MARE

Venezia	10,3	Venezia	1.540
La Spezia	7,3	Napoli	1.475
Livorno	7,0	Roma	1.271
Genova	6,3	Genova	1.047
Trieste	6,0	Livorno	442

FILIERA DEL TURISMO

(Servizi di alloggio e ristorazione e attività sportive e ricreative)

Rimini	5,3	Roma	25.272
Savona	4,3	Napoli	11.646
Livorno	4,2	Venezia	4.708
La Spezia	4,2	Salerno	4.401
Trieste	3,7	Rimini	4.365

** Rapporto tra la quota di imprese del comparto della provincia e la stessa quota calcolata a livello nazionale*

Fonte: Unioncamere - Centro Studi delle Camere di commercio Guglielmo Tagliacarne

IX Rapporto sull'Economia del Mare - 2021

LE IMPRESE ISCRITTE

Anno di riferimento dati: 2020

DINAMICA DELLE ISCRIZIONI

	Valori assoluti 2019	Valori assoluti 2020	Differenze 2019/2020 valori assoluti	Variazioni % 2020/2019
Servizi di alloggio e ristorazione	2.786	1.773	-1.013	-36,4%
Filiera della cantieristica	970	845	-125	-12,9%
Filiera ittica	851	794	-57	-6,7%
Attività sportive e ricreative	809	605	-204	-25,2%
Attività di ricerca, regolamentazione e tutela ambientale	485	462	-23	-4,7%
Movimentazione di merci e passeggeri via mare	251	237	-14	-5,6%
Industria delle estrazioni marine	2	1	-1	-50,0%
TOTALE ECONOMIA DEL MARE	6.154	4.717	-1.437	-23,4%
TOTALE ECONOMIA	353.052	292.308	-60.744	-17,2%

Fonte: Unioncamere - Centro Studi delle Camere di commercio Guglielmo Tagliacarne

IX Rapporto sull'Economia del Mare - 2021

IMPRENDITORIA GIOVANILE

Anno di riferimento dati: 2020

19.374
TOTALE IMPRESE GIOVANILI

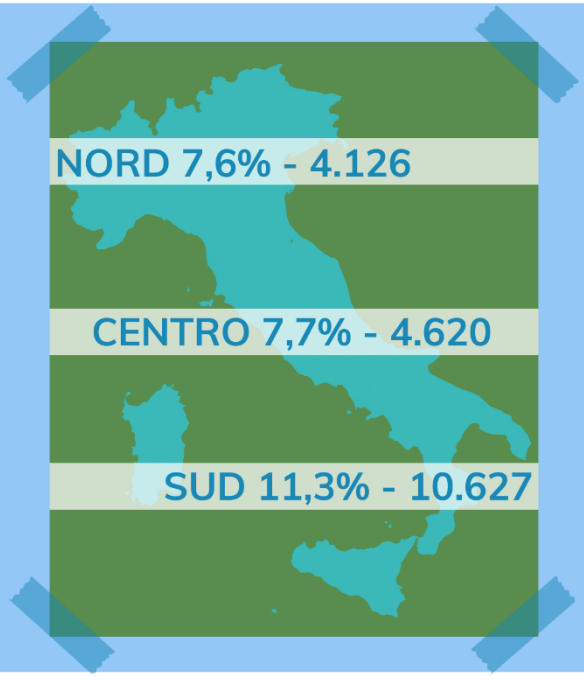
9,3%
QUOTA SUL TOTALE ECONOMIA MARE

+1.497
+8,4%
VARIAZIONE 2020/2014

I settori Blue con la più alta presenza di imprese giovanili

(Incidenze % e valori assoluti)

- Servizi di alloggio e ristorazione: 11,4% - 10.944
- Filiera ittica: 9,6% - 3.197
- Attività sportive e ricreative: 7,9% - 2.460



La geografia delle imprese giovanili dell'Economia del Mare

Peso dell'imprenditoria giovanile sul totale delle aziende della macroregione

(Incidenze % e valori assoluti)

Fonte: Unioncamere - Centro Studi delle Camere di commercio Guglielmo Tagliacarne

IX Rapporto sull'Economia del Mare - 2021

IMPRENDITORIA FEMMINILE

Anno di riferimento dati: 2020

44.814
TOTALE IMPRESE FEMMINILI

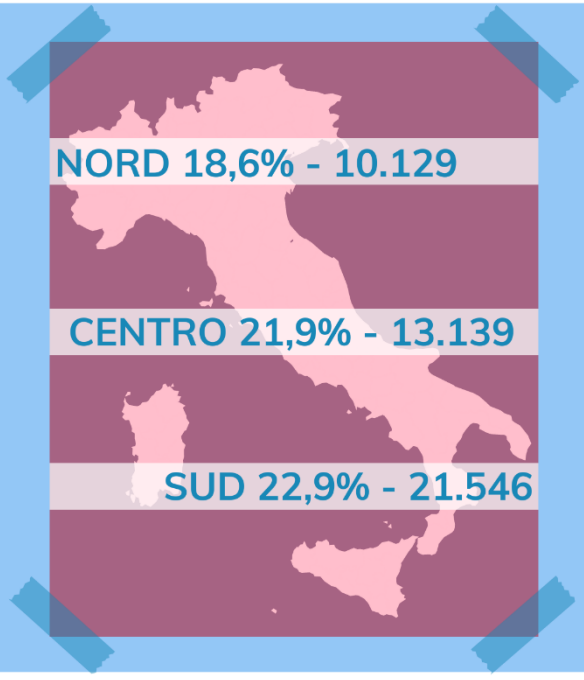
21,5%
QUOTA SUL TOTALE ECONOMIA MARE

+7.703
+20,8%
VARIAZIONE 2020/2014

I settori Blue con la più alta presenza di imprese femminili

(Incidenze % e valori assoluti)

- Servizi di alloggio e ristorazione: 26,9% - 25.832
- Attività sportive e ricreative: 25,9% - 8.113
- Filiera ittica: 17,2% - 5.722



La geografia delle imprese femminili dell'Economia del Mare

Peso dell'imprenditoria femminile sul totale delle aziende della macroregione

(Incidenze % e valori assoluti)

Fonte: Unioncamere - Centro Studi delle Camere di commercio Guglielmo Tagliacarne

IX Rapporto sull'Economia del Mare - 2021

IMPRENDITORIA STRANIERA

Anno di riferimento dati: 2020

14.462
TOTALE IMPRESE STRANIERE

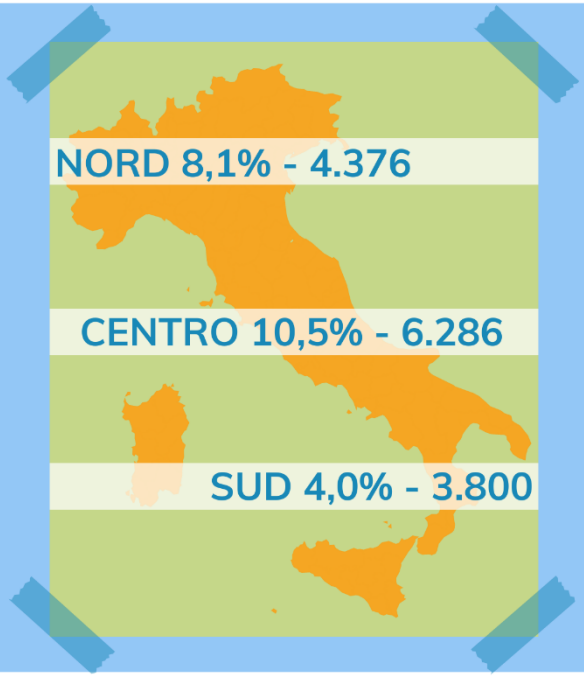
6,9%
QUOTA SUL TOTALE ECONOMIA MARE

+4.392
+43,6%
VARIAZIONE 2020/2014

I settori Blue con la più alta presenza di imprese straniere

(Incidenze % e valori assoluti)

- Servizi di alloggio e ristorazione: 8,7% - 8.385
- Filiera della cantieristica: 8,1% - 2.217
- Attività sportive e ricreative: 5,4% - 1.705



La geografia delle imprese straniere dell'Economia del Mare

Peso dell'imprenditoria straniera sul totale delle aziende della macroregione

(Incidenze % e valori assoluti)

Fonte: Unioncamere - Centro Studi delle Camere di commercio Guglielmo Tagliacarne

IX Rapporto sull'Economia del Mare - 2021

COMMERCIO ESTERO

Anno di riferimento dati: 2020

PESO PERCENTUALE SUI FLUSSI COMMERCIALI NAZIONALI

EXPORT: 1,3 %

IMPORT: 1,6 %

FLUSSI COMMERCIALI DELL'ECONOMIA DEL MARE

Valore Export
5.617 mln di €

Valore Import
5.842 mln di €

Saldo commerciale
-225 mln di €

I SETTORI DELL'EXPORT

Filiera della cantieristica		Filiera ittica
4.910 mln di €	VALE CIRCA	708 mln di €
4.336 mln di €	SALDO COMMERCIALE	-4.561 mln di €
Export +11,0% Import -62,7%	VARIAZIONE % 2020/2019	Export -3,1% Import -11,8%

Fonte: Unioncamere - Centro Studi delle Camere di commercio Guglielmo Tagliacarne

IX Rapporto sull'Economia del Mare - 2021

IMPRESE E FATTURATO

Fonte: Indagine Sisprint 2020

ANDAMENTO DEL FATTURATO DELLE IMPRESE NEL 2020 RISPETTO AL 2019

	Aumentato	Stazionario	Diminuito	Nessun fatturato	Non sa o non risponde
ECONOMIA DEL MARE	6,6%	14,2%	72,8%	1,6%	4,8%
TOTALE ECONOMIA	9,7%	20,3%	64,0%	1,2%	4,8%

ANDAMENTO DEL FATTURATO DELLE IMPRESE DELL'ECONOMIA DEL MARE NEL 2020 RISPETTO AL 2019, PER SETTORE

	Aumentato	Stazionario	Diminuito	Nessun fatturato	Non sa o non risponde
Ricerca, regolamentazione e tutela ambientale	21,3%	27,9%	41,9%	2,9%	5,9%
Filiera ittica	16,0%	23,0%	58,0%	0,0%	3,0%
Filiera della cantieristica	15,9%	33,3%	44,6%	2,1%	4,1%
Movimentazione di merci e passeggeri via mare	11,0%	28,0%	60,0%	1,0%	0,0%
Attività sportive e ricreative	7,2%	10,9%	75,0%	2,2%	4,7%
Servizi di alloggio e ristorazione	2,5%	8,2%	81,9%	1,6%	5,7%
TOTALE ECONOMIA DEL MARE	6,6%	14,2%	72,8%	1,6%	4,8%

ANDAMENTO PREVISIONALE DEL FATTURATO DELLE IMPRESE DELL'ECONOMIA DEL MARE NEL 2021 RISPETTO AL 2020, PER SETTORE

	Aumentato	Stazionario	Diminuito	Non sa o non risponde
Ricerca, regolamentazione e tutela ambientale	24,3%	36,0%	16,9%	22,8%
Filiera della cantieristica	16,9%	35,9%	19,0%	28,2%
Movimentazione di merci e passeggeri via mare	16,0%	35,0%	22,0%	27,0%
Servizi di alloggio e ristorazione	15,1%	20,5%	29,2%	35,2%
Filiera ittica	14,0%	41,0%	21,0%	24,0%
Attività sportive e ricreative	11,2%	25,7%	32,2%	30,8%
TOTALE ECONOMIA DEL MARE	15,0%	25,8%	27,1%	32,2%

1. LA BLUE ECONOMY: SCENARIO EUROPEO E NAZIONALE

1.1 La Blue Economy per la ripresa dell'Europa

L'economia blu dell'UE, con 5 milioni di occupati ed un fatturato di 750 miliardi di Euro nel 2018, aumentato dell'11,6% rispetto all'anno precedente, rappresenta un potenziale enorme, in continua crescita[1].

L'economia blu rappresenta una priorità economica ed ambientale per l'UE. L'Europa crede fermamente in un'economia blu sempre più verde e in una transizione verde in cui l'economia del mare assuma un ruolo centrale. Di più, l'UE intende assumere un ruolo-guida a livello mondiale nella governance eco-sostenibile degli oceani. Questa strategia è chiaramente delineata nella recentissima Comunicazione della Commissione UE "Un nuovo approccio per un'economia blu sostenibile nell'UE. Trasformare l'economia blu dell'UE per un futuro sostenibile" [2]

Una Blue Economy più verde

La Commissione qui definisce un programma dettagliato affinché l'economia blu possa:

- conseguire gli obiettivi della neutralità climatica e dell'inquinamento zero
- diventare circolare e ridurre l'inquinamento
- preservare la biodiversità e investire nella natura
- sostenere l'adattamento ai cambiamenti climatici nelle zone costiere
- garantire una produzione alimentare (pesce, alghe e piante marine) sostenibile
- migliorare la gestione dello spazio marittimo, coordinando il dialogo tra i vari portatori d'interesse.

In occasione del comunicato stampa relativo alla nuova Comunicazione, il Commissario UE per l'Ambiente, gli affari marittimi e la pesca, Virginijus Sinkevičius ha affermato: "*La pandemia non ha colpito allo stesso modo i vari settori dell'economia marittima, ma li ha comunque colpiti tutti pesantemente. Abbiamo l'opportunità di ricominciare ex novo, e vogliamo assicurarci che la ripresa prenda le distanze dal semplice sfruttamento e metta al centro la sostenibilità e la resilienza. Per essere veramente verdi, dobbiamo pensare blu.*"

L'UE ritiene che l'economia blu europea sia decisiva per la ripresa e la resilienza: preservare gli ecosistemi marini è essenziale per il futuro dei settori economici marittimi[3]. Oggi, nello sforzo di risposta alla crisi

[1] European Commission (2020). The EU Blue Economy Report. 2020. Publications Office of the European Union. Luxembourg.
[2] COM(2021)240 final, European Commission 17.05.2021
[3] Relazione 2020 in materia di previsione "Tracciare la rotta verso un'Europa più resiliente", Commissione UE (Settembre 2020).

generata dalla pandemia, l'Europa valorizza il mare come fonte insostituibile di biodiversità e di servizi eco-sistemici ad alto valore aggiunto. È proprio affrontando sfide quali la pressione ambientale, l'inquinamento e la diminuzione degli stock ittici che l'economia blu può trasformare questi rischi in grandi opportunità di sviluppo, ripresa e resilienza.

In tal senso, l'UE ha raccomandato agli Stati membri di includere, nei Piani nazionali di ripresa e resilienza, misure di protezione e di ripristino della biodiversità e degli ecosistemi marini: lo sviluppo e la gestione della rete Natura 2000, la conservazione di specie e habitat, il controllo delle specie esotiche invasive e la costruzione di infrastrutture blu.

1.2 Gli ambiti prioritari indicati nel Blue Economy Report 2020

Nel "Blue Economy Report" pubblicato a giugno 2020, la Commissione UE individua tre ambiti di policy prioritari, a livello europeo e nazionale, per lo sviluppo sostenibile dell'economia del mare:

Le priorità: trasporto verde, strategia marina, pianificazione spazio marittimo

1- *Monitorare e ridurre le emissioni di CO2 derivanti dal trasporto marittimo*: si tratta di favorire gli investimenti in tecnologie a bassa emissione di carbonio, anche valutando di estendere al settore marittimo il sistema di scambio delle emissioni di CO2;[4]

2- *Perseguire la coerenza tra crescita blu e Direttiva quadro sulla strategia marina* (MSFD)[5], con particolare attenzione allo sviluppo sostenibile di attività quali la produzione di energia offshore e l'acquacoltura;

3- *Recepire efficacemente la Direttiva sulla pianificazione dello spazio marittimo* (MSP)[6]: la Direttiva impone agli Stati Membri di elaborare piani per le loro acque giurisdizionali, con questi obiettivi:

- riduzione ed eliminazione dei conflitti tra settori, ma anche tra Stati membri adiacenti, favorendo la compatibilità delle attività nella stessa area o aree adiacenti e migliorando la cooperazione transfrontaliera;
- assicurare che le attività non danneggino l'ambiente;

[4] Le imprese che mantengono i livelli di emissioni di carbonio al di sotto della quota consentita possono vendere i loro permessi eccedenti ad altre imprese. Mentre le aziende che producono carbonio in eccesso le emissioni devono acquisire quote extra da imprese che ottengono buoni risultati, oppure pagare una multa.

[5] La Direttiva, entrata in vigore nel 2008, promuove l'approccio basato sull'ecosistema, ossia la gestione integrata di terra, acqua e risorse viventi che promuovono la conservazione e l'uso sostenibile. L'obiettivo della gestione basata sull'ecosistema è mantenere un ecosistema in un ambiente sano, produttivo e resiliente in modo che possa fornire beni e servizi agli esseri umani. Mira a garantire che le 'pressioni cumulative' delle attività umane non superino livelli che compromettano la capacità degli ecosistemi di rimanere sani, puliti e produttivi.

[6] La Direttiva MSP dell'UE è stata recepita nella legislazione italiana con il d.lgs. 17 ottobre 2016, n. 201. Attualmente non esiste un piano MSP giuridicamente vincolante per l'Italia. Il 1° dicembre 2017 sono stati pubblicati orientamenti contenenti criteri per la preparazione dei piani dello spazio marittimo.

- ridurre i costi amministrativi (costi, licenze e permessi);
- fornire un quadro stabile e certo che faciliti investimenti pubblici e privati a lungo termine;
- coinvolgere tutti i portatori d'interesse;
- migliorare la produzione e la condivisione di dati.

1.3 La strategia UE per la biodiversità

La biodiversità per il capitale marino

Nella recente Comunicazione "La strategia UE per la biodiversità verso il 2030 – Riportare la natura nella nostra vita"[7], la Commissione UE ha definito rigorosi orientamenti in materia di salvaguardia del capitale naturale, sottolineando come *"(...) la recente pandemia di Covid-19 ci sta facendo prendere coscienza dei profondi legami che esistono tra la nostra salute e la salute degli ecosistemi; (...) investire nella protezione e nel ripristino della natura sarà di cruciale importanza anche per la ripresa economica dell'Europa dalla crisi (...). La protezione della biodiversità ha giustificazioni economiche ineludibili. I geni, le specie e i servizi ecosistemici sono fattori di produzione indispensabili per l'industria e le imprese (...). Oltre la metà del PIL mondiale dipende dalla natura e dai servizi che questa fornisce*".[8]

Con specifico riferimento al capitale marino, la Commissione fissa due principali obiettivi:

(i) *Ripristinare il buono stato ambientale degli ecosistemi marini*, riducendo sostanzialmente gli effetti negativi della pesca e delle attività estrattive sulle specie e sugli habitat sensibili, compresi i fondali marini, al fine di riportarli a un buono stato ecologico; tolleranza zero nei confronti delle pratiche illecite, ricostituzione di sistemi ricchi di carbonio e zone di riproduzione e crescita di novellame; rispetto della Direttiva Habitat e Uccelli; buona salute degli stock ittici, mantenendo o riducendo la mortalità per pesca a livelli uguali o inferiori a quelli del rendimento massimo sostenibile, anche finanziando le tecniche di pesca più selettive e meno dannose;

(ii) *Eliminare le catture accessorie* o ridurle a un livello che consenta il ripristino e la conservazione delle specie in via di estinzione, anche intensificando la raccolta di dati sulle catture accessorie di tutte le specie sensibili.

Inoltre, la Commissione ha anticipato la definizione di un "nuovo quadro europeo per la governance della biodiversità", che aiuterà, grazie ad un set definito di indicatori, a mappare obblighi ed impegni e a stabilire una

[7] COM (2020) 380 final del 20.05.2020.
[8] Ibidem.

tabella di marcia che guidi l'attuazione.

L'utilizzo sostenibile della biodiversità

In coerenza con la Strategia Europea per la Biodiversità, il "Regolamento relativo al finanziamento della sostenibilità"[9] include, tra le attività economiche sostenibili, quelle "*che agiscono per la protezione, il ripristino e l'utilizzo sostenibile della biodiversità e degli ecosistemi marini o il contributo al buono stato ecologico delle acque marine, proteggendo, preservando o ripristinando l'ambiente marino e prevenendo o riducendo gli apporti nell'ambiente medesimo*".

Il Mediterraneo ha bisogno di resilienza sostenibile

Con specifico riferimento al bacino del Mediterraneo, la Commissione UE ha, di recente[10], nuovamente evidenziato la particolare urgenza di agire per costruire una resilienza sostenibile, sia per le comunità, sia per l'ambiente. Il bacino del Mediterraneo ha la più bassa copertura di Aree Marine Protette di qualsiasi mare regionale dell'UE, con una copertura totale dell'area di solo il 6,7%, incluse le aree Natura 2000. Gli ecosistemi sono sottoposti a crescenti pressioni, sotto la spinta della diversificazione e dall'intensificazione delle attività marine e marittime, dell'urbanizzazione, dell'impatto dei rifiuti marini e del rumore, dall'invasività delle specie non endogene, della perdita di integrità del fondale marino, del turismo non sostenibile.

I rifiuti marini, in particolare, rappresentano un problema significativo, minacciando gravemente la fauna selvatica e vanno rafforzate le misure di monitoraggio e valutazione ambientale delle aree marine e costiere.

1.4 L'UE e il valore dei servizi ecosistemici marini

Misurare il valore dell'ecosistema marino con approccio multidisciplinare

Nel Blue Economy Report 2020[11], la Commissione dedica ampio spazio al tema della misurazione del valore dei servizi ecosistemici marini, partendo dall'assunto di base che "*la capacità di ottenere valore e benessere dalla Blue Economy dipende dal buono stato ambientale degli ecosistemi*". Ne deriva la necessità, prioritaria, di un approccio globale e di metodi quantitativi per misurare e monitorare la salute del capitale naturale marino e dei suoi servizi ecosistemici a supporto dell'economia blu. "*Lo scopo della valutazione dell'ecosistema non è quello di attribuire un prezzo alla natura*", ma di trovare risposte per la definizione di policy adeguate. La Commissione evidenzia come la valutazione dell'ecosistema richieda un approccio multidisciplinare che tenga conto di aspetti ambientali, biologici, sanitari e socio-economici ed esplicita alcune priorità tra cui: includere la valutazione dell'ecosistema nei modelli decisionali di gestione delle risorse marine e nelle politiche di

[9] Regolamento 2020/852 del 18.06.2020.
[10] SWD (2020) 206 final, 18.09.2020.
[11] European Commission (2020). The EU Blue Economy Report. 2020. Publications Office of the European Union. Luxembourg.

tutela; sviluppare indicatori per i servizi ecosistemici per migliorare la comprensione del ruolo della biodiversità marina e dei processi degli ecosistemi; migliorare e standardizzare dati e metodi di valutazione; sviluppare la contabilità del capitale naturale.[12]

1.5 Zone costiere europee e cambiamento climatico

Nel Blue Economy report 2020, la Commissione dedica una sezione al tema dell'impatto del cambiamento climatico sulle zone costiere[13]. Oltre 200 milioni di cittadini europei vivono vicino alle coste, zone particolarmente vulnerabili agli effetti combinati dell'innalzamento del livello del mare, causato dal riscaldamento globale, e dei cambiamenti nella frequenza e nell'intensità degli eventi meteorologici estremi.

L'impatto dell'innalzamento del livello del mare

La Commissione stima che, nell'UE, i danni annuali causati dall'innalzamento del livello del mare e dalle conseguenti inondazioni potrebbero arrivare a 814 miliardi di euro entro il 2100, con almeno 3 milioni di cittadini dell'UE colpiti. Circa il 95% di questi impatti potrebbe essere evitato attraverso azioni per una "moderata mitigazione" e sollevando gli argini dove esistono insediamenti umani e aree economicamente rilevanti.[14]

Nel Blue Economy Report 2020, l'analisi costi-benefici delle misure di mitigazione, porta la Commissione UE a raccomandare che nella programmazione per le zone costiere sia integrata la valutazione d'impatto dell'innalzamento del livello del mare. In tal senso, la pianificazione spaziale marittima può garantire un processo di pianificazione continuo, iterativo e dinamico basato sui migliori dati disponibili (valutazione del rischio ambientale, dati scientifici, informazioni settoriali e saperi locali), anche fornendo indicazioni che armonizzino soluzioni di protezione di tipo naturale (mangrovie, barriere coralline) e di tipo artificiale (barriere, dighe, …).

1.6 Le sfide regionali per la pesca nel bacino del Mediterraneo

Nel documento di lavoro della Commissione del settembre 2020 "Sfide regionali per raggiungere gli obiettivi della politica comune della pesca -

[12] In questo ambito, si segnalano: l'iniziativa MAES della Commissione Europea che coordina e supervisiona la base di conoscenza negli ecosistemi (la condizione dell'ecosistema, la capacità degli ecosistemi di fornire servizi, la biodiversità e le pressioni a cui sono esposti); il progetto congiunto KIP-INCA della Commissione europea che stabilisce un metodo per la contabilità del capitale naturale con una forte attenzione agli ecosistemi e ai servizi ecosistemici (https://ec.europa.eu/environment/nature/capital_accounting/index_en.htmehttps://ec.europa.eu/eurostat/web/environment/methodology- alla voce "Ecosystem Accounts").

[13] Blue Economy Report 2020 – Op. Cit.

[14] Blue Economy Report 2020 – Op. Cit.

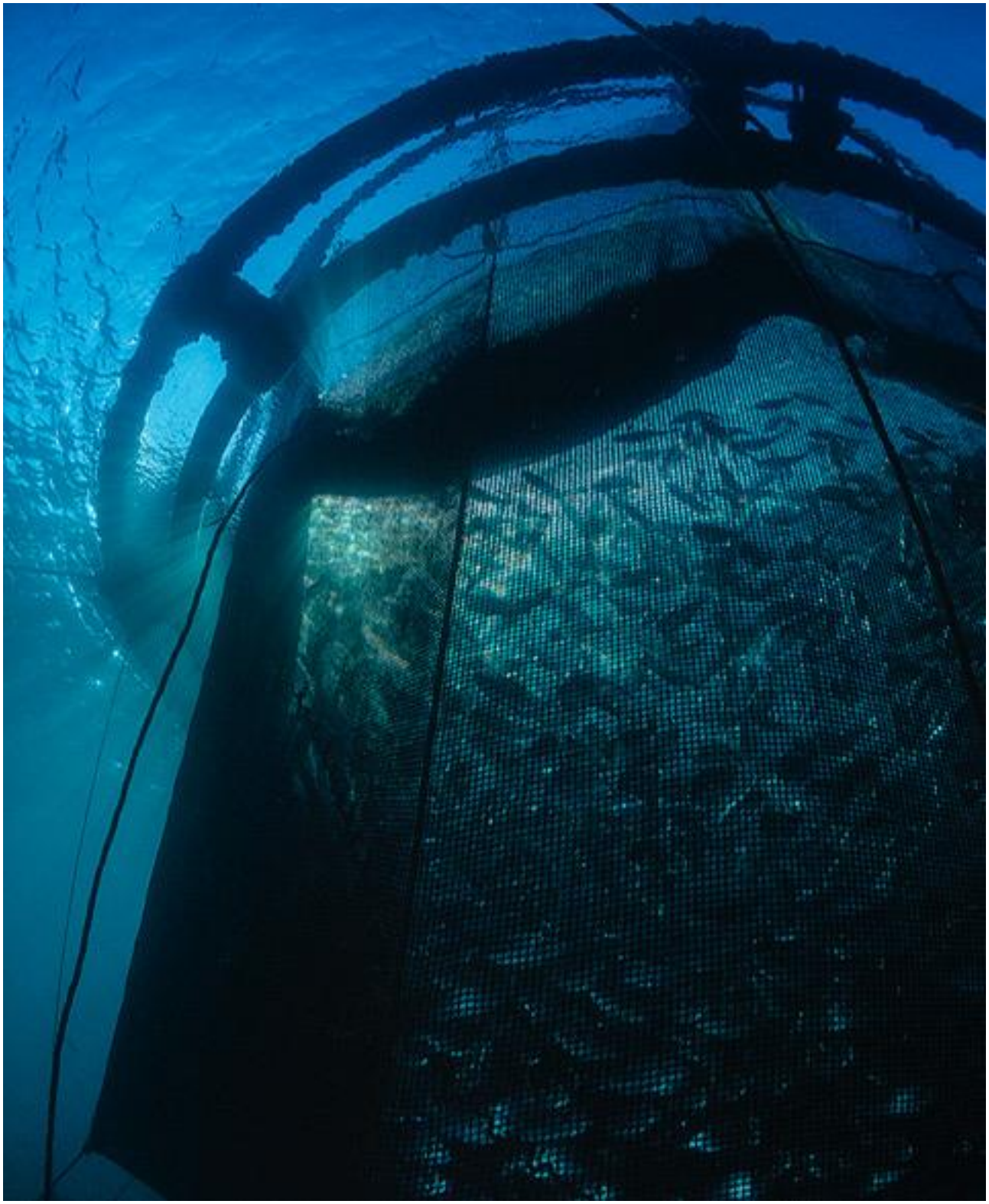
Una pesca mediterranea sostenibile dal punto vista economico, sociale e ambientale

Una prospettiva di bacino marittimo per guidare il FEAMP"[15], con riferimento al bacino del Mediterraneo, vengono fissati i seguenti principi-guida:

- *Garantire una gestione sostenibile delle risorse naturali:* permangono le sfide della protezione del fondale e della flora marina, della lotta alle specie aliene invasive, dell'impegno diretto dell'industria della pesca nella riduzione dei rifiuti marini;
- *Migliorare l'applicazione delle misure di controllo della pesca e la raccolta dei dati relativi:* si evidenzia, tra l'altro, la necessità di potenziare il monitoraggio e il controllo delle flotte artigianali e della pesca ricreativa, nonché i controlli sui motori, anche attraverso nuove tecnologie;
- *Garantire una prospettiva socio-economica equilibrata per il settore della pesca:* agire per un settore della pesca economicamente redditizio e competitivo; potenziare gli sforzi per la sostenibilità ambientale, economica e sociale a lungo termine della pesca artigianale agendo nella ricerca scientifica, nella raccolta di dati; sostenere la catena del valore della pesca artigianale, rafforzando la partecipazione della pesca artigianale ai processi decisionali; promuovere il lavoro dignitoso e il ruolo delle donne nel settore;
- *Promuovere un'acquacoltura sostenibile e redditizia:* investire in ricerca, innovazione e trasferimento tecnologico a favore delle piccole imprese; favorire lo sviluppo sostenibile delle aziende in mare aperto e la diversificazione ad alto valore aggiunto (ad es. alghe per prodotti farmaceutici); rafforzare la differenziazione e la diversificazione di prodotto; promuovere partenariati tra produttori, industria della trasformazione e catene di distribuzione; attrarre giovani nel settore; definire piani di monitoraggio e comunicazione dei dati ambientali, anche a vantaggio dell'immagine del settore;
- *Consentire l'adattamento e la mitigazione dei cambiamenti climatici,* soprattutto sostenendo l'innovazione e la ricerca applicata, promuovendo campagne di sensibilizzazione e coinvolgendo gli stakeholder a tutti i livelli;
- *Promuovere a livello locale lo sviluppo un'economia blu sostenibile,* soprattutto attraverso lo sviluppo del turismo sostenibile (prodotti di ecoturismo su piccola scala, marchi, ...); sostenere la creazione di imprese per l'utilizzo della biomassa blu (sottoprodotti ittici, alghe); innovare e stimolare la

[15] SWD (2020) 206 final, 18.09.2020.

diversificazione dell'acquacoltura; promuovere lo sviluppo di processi di gestione partecipativa delle risorse (co-management) e lo sviluppo delle Aree Marine Protette.



1.7 Alcuni settori emergenti per l'UE

Acquacoltura sostenibile

Un grande potenziale di mercato in linea con la transizione verde

La Commissione incoraggia gli Stati membri a includere l'acquacoltura sostenibile nella revisione dei piani strategici nazionali e a sostenere questo tipo di produzione con una parte dei fondi disponibili nell'ambito del nuovo Fondo europeo per gli Affari Marittimi, la pesca e l'acquacoltura (FEAMP 2021-2027).

Il potenziale di mercato è enorme. L'UE importa oltre il 70% dei prodotti ittici che consuma. I prodotti acquicoli (comprese le importazioni) rappresentano complessivamente il 25% del consumo di prodotti ittici nell'UE, mentre i prodotti acquicoli dell'UE rappresentano solo il 10% del consumo UE. L'acquacoltura dell'UE rappresenta meno del 2% della produzione acquicola mondiale[16].

Nella recentissima Comunicazione "Orientamenti strategici per un'acquacoltura dell'UE più sostenibile e competitiva per il periodo 2021 – 2030",[17] la Commissione delinea la strategia per il rafforzamento del settore in coerenza con il *Green Deal*.

La Commissione fissa quattro obiettivi interconnessi per l'ulteriore sviluppo dell'acquacoltura nell'Unione:

- sviluppare resilienza e competitività
- partecipare alla transizione verde
- garantire l'accettazione sociale e informazioni ai consumatori
- rafforzare le conoscenze e l'innovazione.

La Commissione invita gli Stati membri dell'UE a tenere conto di tali obiettivi nella definizione loro Piani strategici nazionali pluriennali per lo sviluppo del settore.

Acquacoltura biologica

La Commissione raccomanda, inoltre, l'acquacoltura biologica come approccio fondamentale per la sostenibilità della produzione, per soddisfare la domanda dei consumatori di alimenti di alta qualità, per allentare la pressione sugli stock ittici selvaggi e garantire il benessere degli animali.

Anche nel recente "Piano d'Azione per accelerare lo sviluppo del settore biologico"[18] - pubblicato il 25 marzo u.s. - la Commissione ha fissato l'obiettivo di un aumento significativo dell'acquacoltura biologica, come già evidenziato nella strategia per il settore alimentare "Dal produttore al consumatore"[19].

[16] COM (2021) 236 final, European Commission 12.5.2021
[17] COM (2021) 236 final
[18] COM (2021)141 final, European Commission 25.3.2021.
[19] COM(2020) 318 final, 20.05.2020 - Una strategia dal produttore al consumatore per un sistema alimentare equo, sano e rispettoso dell'ambiente.

In particolare, nel Piano d'Azione, viene delineata la specifica azione n. 17, dedicata all'acquacoltura: si tratta di un insieme di interventi che la Commissione UE intraprenderà a partire dal 2022: (i) il sostegno a ricerca e innovazione su nuovi nutrienti e benessere dei pesci; (ii) la promozione degli investimenti sulla policoltura adattativa e i sistemi di acquacoltura multi-trofica; (iii) il sostegno alla creazione di incubatori ed avannotterie biologiche; (iv) l'analisi e il superamento di tutti gli attuali ostacoli alla crescita dell' acquacoltura biologica nell'UE.

Energie rinnovabili blu[20]

L'energia dal mare, la frontiera verde dell'UE

Il settore comprende diverse tecnologie: eolico offshore (con fondamenta sul fondale marino o dispositivi galleggianti ancorati), l'energia oceanica o marina (che sfrutta la forza delle maree e delle onde), l'energia solare da impianti fotovoltaici galleggianti e la produzione di idrogeno rinnovabile offshore. Il *Green Deal* europeo evidenzia il ruolo chiave che l'energia rinnovabile blu e, in particolare, l'eolico offshore, svolgeranno nella transizione verso un'economia climaticamente neutra.

L'UE, leader mondiale nella tecnologia energetica marina, è sulla buona strada per produrre fino al 35% della sua elettricità da fonti offshore entro il 2050. Al 2019, la "flotta eolica galleggiante" europea è la più grande del mondo (70%) e, con riferimento all'energia oceanica, l'UE è il leader mondiale nell'hosting con il 58% di sviluppatori di tecnologie per l'energia delle maree e il 61% di sviluppatori di energia delle onde.[21]

Per quanto concerne la diffusione del fotovoltaico marino, gli impianti esistenti in Europa sono in fase di sperimentazione, con una serie di sfide legate al miglioramento della durabilità dell'impianto e la minimizzazione degli effetti della crescita di alghe e dei depositi di sale sul sistema di conversione.

Anche la generazione di idrogeno in mare aperto è in fase di sperimentazione in diverse aree UE, con una principale sfida tecnica rappresentata dallo sviluppo di moduli elettrolizzatori compatibile con l'ambiente marino. Si tratta di una fonte energetica che presenterebbe una serie di vantaggi poiché sia il trasporto, sia lo stoccaggio possono essere effettuati su larga scala e ad un costo relativamente basso.

Biotecnologie blu

Il settore delle *tecnologie* applicate alle bio-risorse marine non è semplice da definire utilizzando le tradizionali classificazioni delle attività aziendali; ad esso la Commissione UE riconduce l'ambito delle

[20] Blue Economy Report 2020 – Op. Cit.
[21] Ibidem.

Tecnologie sostenibili per la bioeconomia marina

applicazioni commerciali della biomassa derivante da organismi marini non sfruttati tradizionalmente e con un forte potenziale per lo sviluppo delle zone costiere: macro-alghe, microrganismi (microalghe, batterie funghi) e invertebrati (ad esempio: stelle marine, cetrioli di mare, ricci di mare). L'estrazione di composti bioattivi ad alto valore ha, oggi, un elevato potenziale di mercato, ad es. per nutra/farmaceutica e cosmetici. Altre applicazioni innovative sono la produzione di biomateriali o biocarburanti (3a e 4a generazione) e i servizi di bio-mitigazione: le alghe e gli invertebrati possono contribuire alla sostenibilità dei sistemi alimentari e allentare la pressione sulle risorse marine; forniscono soluzioni ecocompatibili rimuovendo i nutrienti in eccesso dall'acqua.[22]

12 paesi e 53 regioni dell'UE contengono riferimenti alle biotecnologie blu nella loro "Strategie di specializzazione intelligente" e, nel periodo 2014-2020, oltre 238 milioni di euro di fondi UE sono stati investiti in 182 progetti relativi alla biotecnologia blu, con un bilancio totale di 336 milioni di euro[23].

Una caratteristica della catena del valore della biotecnologia blu è che le principali attività coprono le fasi iniziali, dalla scoperta e coltivazione della biomassa al prototipo e allo sviluppo, mentre le fasi successive e la commercializzazione sono coperte da altri settori, ad es. settore biotecnologico industriale, industria manifatturiera, etc. Il settore della biotecnologia blu è, principalmente, caratterizzato da PMI innovative e/o piccole società di servizi e/o infrastrutture di ricerca, con un coinvolgimento relativamente ridotto delle grandi aziende.[24]

Le biotecnologie blu in Europa devono, oggi, affrontare numerose sfide, di cui le principali: complessità delle procedure regolamentari e amministrative; ridotte dimensioni del mercato; mancanza di incentivi/remunerazione per la fornitura di servizi ecosistemici; mancanza di certificazioni di origine europea e armonizzazione delle esigenze del mercato; necessità di ottimizzare la filiera produttiva per ridurre gli sprechi e valorizzare i prodotti secondari.[25]

Nel recente rapporto di ricerca del Centro Comune di Ricerca dell'UE (JRC) [26], si indica che il modello strategico vincente a livello regionale/locale è quello basato su un "approccio olistico alla bioeconomia marina", creando sinergie fra quattro principali fattori di sviluppo: attività di produzione di biomassa; ricerca applicata al settore alimentare, farmaceutico, energetico; lunga tradizione nella pesca e

[22] Blue Economy Report 2020 – Op. Cit.
[23] Smart Specialisation and Blue biotechnology in Europe, JRC – European Union 2020.
[24] Smart Specialisation and Blue biotechnology in Europe, Op.Cit.
[25] Blue Economy Report, Commissione Europea, 2020.
[26] Smart Specialisation and Blue biotechnology in Europe, Op. Cit.

nell'acquacoltura; adozione di modelli sostenibili e circolari da parte del settore industriale.

Il mare una risorsa contro la siccità

Desalinizzazione

A lungo termine, si prevede che la domanda di desalinizzazione e altre soluzioni di gestione dell'acqua, come il riutilizzo, riducano l'impatto dei cambiamenti climatici. Inoltre, si stima che, entro il 2050, l'UE dovrà far fronte a gravi carenze idriche, comprese le regioni costiere del Mediterraneo, la Francia, la Germania, l'Ungheria, il Nord Italia, la Romania e la Bulgaria. La Commissione UE ritiene che l'abbinamento della desalinizzazione con il riuso dell'acqua per l'irrigazione sia un'opzione strategica per le regioni mediterranee, un'azione fondamentale per mitigare la crescente scarsità d'acqua provocata dal cambiamento climatico.[27]

Il sistema di desalinizzazione più diffuso in Europa è l'osmosi inversa che rimuove il sale filtrando l'acqua attraverso una serie di membrane semipermeabili, il secondo sistema è quello dell'elettrodialisi che impiega membrane ionizzate con elettrodi. La sfida, oggi, è quella di rendere compatibili tali processi che hanno un fortissimo impatto in termini di consumo energetico[28].

Circa il 62% della capacità di desalinizzazione dell'UE si trova in Spagna, mentre il resto è, principalmente, localizzato nei paesi del Mediterraneo: Italia (8,4%), Cipro (4,3%), Malta (3,9%) e Grecia (2,9%). Molti impianti nei paesi del Nord Europa come il Regno Unito (8,3%), sono collegati all'estrazione di petrolio e gas.[29]

1.8 Un mare sostenibile: elementi delle policy nazionali

La legge di bilancio 2020

La legge di Bilancio 2020, approvata a fine 2019, ha preso positivamente atto delle risorse destinate al *Green New Deal* nazionale e dell'istituzione di una Commissione per lo studio e l'elaborazione di proposte per la transizione ecologica e per la riduzione dei sussidi ambientalmente dannosi, tuttavia è ancora in discussione al Senato il Ddl 1571 sulla "Promozione del recupero dei rifiuti in mare e per l'economia circolare"[30].

Gli artt. 26 e 54 del Decreto "Rilancio" prevedono misure per il rafforzamento patrimoniale delle imprese di medie dimensioni, tra cui le imprese operanti nel settore della pesca e dell'acquacoltura, l'art.227

[27] JRC (2019) Water – Energy Nexus in Europe. JRC Science for Policy report. Disponibile su: https://ec.europa.eu/jrc/en/publication/water-energy-nexus-europe.
[28] Blue Economy Report 2020, Op. Cit.
[29] Ibidem.
[30] La cosiddetta "Legge salvamare".

bis ha stanziato due milioni di euro per il 2020 destinati al servizio antinquinamento marino per le aree marine protette.

L'attuazione della strategia per l'ambiente marino

Tuttavia, la recente **Relazione sullo stato di attuazione della Strategia per l'ambiente marino**[31], presentata dalla Commissione europea a giugno 2020, sottolinea che l'Italia risulta ancora tra gli Stati membri con sensibili inadempienze, nonostante la fondamentale importanza ambientale e socio-economica che il mare riveste per il nostro Paese.

Le proposte ASviS

In tal senso, il Rapporto ASviS 2020[32] evidenzia come l'Italia in merito al **Goal 14 - VITA SOTT'ACQUA: Conservare e utilizzare in modo durevole gli oceani, i mari e le risorse marine per uno sviluppo sostenibile**, sia fortemente in ritardo, sebbene quattro dei nove Target del Goal 14 "Vita sott'acqua" abbiano la scadenza al 2020, segnatamente:

2 - gestire e proteggere in modo sostenibile gli ecosistemi marini e costieri per evitare impatti negativi significativi, anche rafforzando la loro capacità di recupero e agendo per il loro ripristino, al fine di ottenere oceani sani e produttivi

4 - regolare efficacemente la raccolta e porre fine alla pesca eccessiva, la pesca illegale, quella non dichiarata e non regolamentata e alle pratiche di pesca distruttive, e mettere in atto i piani di gestione su base scientifica, al fine di ricostituire gli stock ittici nel più breve tempo possibile, almeno a livelli in grado di produrre il rendimento massimo sostenibile come determinato dalle loro caratteristiche biologiche[33]

5 - proteggere almeno il 10%[34] delle zone costiere e marine, coerenti con il diritto nazionale e internazionale e sulla base delle migliori informazioni scientifiche disponibili

6 - vietare quelle forme di sovvenzioni alla pesca che contribuiscono all'eccesso di capacità e alla pesca eccessiva, eliminare i sussidi che contribuiscono alla pesca illegale, non dichiarata e non regolamentata e

[31] Direttiva quadro 2008/56/CE.

[32] L'Italia e gli obiettivi di sviluppo sostenibile. Rapporto ASviS: Alleanza Italiana per lo Sviluppo sostenibile. L'Alleanza è nata nel 2016 per accrescere la consapevolezza circa l'importanza dell'Agenda 2030 dell'Onu per lo sviluppo sostenibile.

[33] Nel corso dell'ultimo decennio l'indice composito italiano relativo al Goal 14 mostra un andamento altalenante: migliora fino al 2015, grazie alla crescita significativa dell'indicatore relativo alle aree marine protette, per poi peggiorare sensibilmente negli ultimi tre anni, a causa dell'aumento dell'attività di pesca e del sovrasfruttamento degli stock ittici (90,7% rispetto ad una media europea del 38,2%). A determinare tale situazione contribuiscono da un lato la diminuzione dello sforzo di pesca (calcolato come il prodotto tra il tonnellaggio delle barche e i giorni di pesca, che cala del 36% circa rispetto al 2010), dall'altro l'aumento del catturato per unità di sforzo (che aumenta di oltre il 25% rispetto al 2010). Non si osserva quindi un complessivo recupero delle risorse sfruttate.

[34] Per il Target 14.5 l'Agenda 2030 definisce chiaramente il valore da raggiungere relativo alla percentuale di superficie di aree marine protette che deve essere pari al 10% entro il 2020. Secondo l'ultimo dato disponibile (2013), l'Italia ha raggiunto il 19%, avendo quindi superato il Target, ma si segnala che il dato complessivo non tiene conto della qualità del livello di protezione.

astenersi dall'introdurre nuove sovvenzioni di questo tipo[35].

Porti più sostenibili

Altro elemento di contesto è Il **sistema portuale** che riveste un ruolo cardine nel commercio internazionale, nel trasporto delle merci e di persone ed è un elemento vitale per lo sviluppo di una rete di trasporto intermodale, efficiente e sostenibile. Secondo i dati pubblicati dall'Agenzia Europea per l'Ambiente nel 2019, l'industria del trasporto marittimo è quella che ha le emissioni più elevate di particolato e ossidi di zolfo ed ossidi di azoto in Europa. In particolare, la costa mediterranea, con le sue centinaia di città portuali densamente popolate, è colpita pesantemente dall'inquinamento derivante dal settore marittimo.

In tale direzione è il DLgs.169/2016[36] il quale prevede che le Autorità di Sistema Portuale promuovano la redazione del Documento di Pianificazione Energetica e Ambientale del Sistema Portuale (DEASP), sulla base di linee guida adottate dal Ministero dell'Ambiente di concerto con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Il documento definisce gli indirizzi strategici e identifica le misure volte a migliorare l'efficienza energetica e promuove l'uso delle energie rinnovabili in ambito portuale.

Anche il Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima 2030 (PNIEC), predisposto dal MISE, fissa gli obiettivi nazionali al 2030 su efficienza energetica, rinnovabili, riduzione delle emissioni e mobilità. Il Piano si struttura in cinque linee d'intervento: decarbonizzazione; efficienza energetica; sicurezza energetica; mercato interno dell'energia; ricerca, innovazione e competitività. In particolare, seguendo le intenzioni del *Green Deal* europeo, il Piano dà spazio all'elettrificazione dei porti.

Ed ancora, l'Italia dovrà recepire (entro il 28 giugno 2021) **la Direttiva 2019/883**[37] relativa agli impianti portuali di raccolta per il conferimento dei rifiuti delle navi allo scopo di "proteggere l'ambiente marino dagli effetti negativi degli scarichi dei rifiuti delle navi che utilizzano porti situati nel territorio dell'UE".

Agire per l'SDG n.14

Nella direzione dello sviluppo sostenibile vanno le proposte che ASviS ha avanzato per accelerare la transizione in riferimento all' SDG "Vita sott'acqua":

- Gestire efficacemente il 100% delle Aree marine protette (*Amp*) e dei Siti di importanza comunitaria (*Sic*) marini italiani, in modo da eliminare il fenomeno dei "paper park"[38] e rispettare le

[35]La Commissione europea sullo stato di avanzamento della Strategia marina ha raccomandato all'Italia di: "colmare le carenze conoscitive sullo stato del mare e di definire meglio le relative metodologie".
[36] Modificato dal d.lgs. 13 dicembre 2017, n.232.
[37] Del Parlamento e del Consiglio europeo del 17 aprile 2019.
[38] Sono così definite le aree aventi uno status di luogo protetto solo sulla carta, che secondo gli esperti necessitano di maggiori attività di protezione per arrestarne il degrado.

convenzioni internazionali sottoscritte dall'Italia, conseguendo il buon stato ecologico dei mari e colmando i ritardi rispetto alla Strategia marina europea.

- Favorire la co-gestione sostenibile della pesca, promuovendo e sostenendo le esperienze della piccola pesca, basate sul coinvolgimento di pescatori, associazioni di categoria, istituzioni, enti di ricerca e associazioni ambientaliste.
- Dare riconoscimento giuridico al *Piano di azione regionale* della Commissione Generale della Pesca in Mediterraneo[39] che ha come obiettivo prioritario la riduzione del cosiddetto "sforzo di pesca", al fine di limitare l'impatto sulle risorse biologiche marine e supportare il settore della piccola pesca attraverso la promozione del pescaturismo, della trasformazione e della vendita diretta del prodotto ittico locale ai consumatori.

Porti verdi

Sulla questione dei porti e della loro de-carbonizzazione si è espresso in maniera innovativa un **Report di Legambiente**[40] che suggerisce di introdurre schemi di finanziamento o cofinanziamento pubblico per accelerare la transizione sostenibile del sistema portuale italiano dove le risorse del nuovo programma europeo Next Generation EU possono rappresentare un'opportunità importante per accelerare la transizione energetica del sistema portuale italiano. Gli interventi oggetto di finanziamento potrebbero riguardare sia la realizzazione delle opere di *cold ironing* sia l'adeguamento delle flotte che l'eventuale potenziamento della infrastruttura elettrica a monte dei porti.

Il PNIEC

Completiamo questo breve e non esaustivo excursus con uno sguardo al **Piano Nazionale Integrato per l'Energia ed il Clima**[41], per la parte che riguarda le misure[42] volte allo sviluppo dell'utilizzo del GNL per ridurre le emissioni del trasporto marittimo e i servizi portuali e le misure riguardanti la cantieristica navale con benefici non solo dal punto di

[39] Organizzazione regionale che fa parte della FAO e unisce 22 Paesi tra cui l'Italia

[40] PORTI VERDI: La rotta per uno sviluppo sostenibile, Febbraio 2021. A cura di Enel e Legambiente. Nel report Il *cold ironing* è l'insieme delle tecnologie per mezzo delle quali è possibile fornire energia alle imbarcazioni durante la sosta in porto, tramite una connessione elettrica con la terraferma, consentendo l'azzeramento di inquinamento e emissioni da parte delle imbarcazioni in porto. Il Report suggerisce sei azioni chiave di policy, immediatamente implementabili, a cui dare priorità nel 2021: *1.* Finalizzare il processo di definizione di una tariffa elettrica dedicata al *cold ironing2.* Introdurre schemi di finanziamento o cofinanziamento pubblico per accelerare la transizione del sistema portuale italiano verso la sostenibilità *3.* Identificare gli interventi prioritari sul sistema portuale per avviare il processo di elettrificazione *4.* Promuovere la progressiva elettrificazione dei consumi portuali con fonti rinnovabili *5.* Sviluppare una roadmap nazionale che preveda l'elettrificazione per l'intero sistema portuale *6.* Sviluppare le infrastrutture ferroviarie nei porti e le interconnessioni con il sistema ferroviario nazionale al fine di favorire il trasporto elettrico e su ferro per lunghe e medie distanze.

[41] PNIEC a cura di MISE, MIT, MATTM. Dicembre 2019.

[42] Si riportano qui le misure di maggior interesse: a) emanazione di norme di defiscalizzazione per la costruzione di depositi e/o distributori di GNL nei porti; b) definizione di idonee tariffe portuali per agevolare l'utilizzo di mezzi marittimi alimentati a GNL; c) prevedere misure di incentivo per la cantieristica navale a GNL; d) rimuovere le barriere, anche autorizzative, all'installazione di infrastrutture per l'erogazione del GNL sulla rete viaria e all'interno dei porti.

vista ambientale, ma anche da quello economico e industriale. In tale direzione ha dato impulso la Strategia 2021 della Commissione UE[43], che raccomanda agli Stati membri di includere nei loro piani investimenti e riforme volti a perseguire (tra gli obiettivi principali): *Ricaricare e rifornire (Recharge and Refuel)* cioè "promuovere tecnologie pulite adeguate alle esigenze future per accelerare l'uso di sistemi di trasporto sostenibili, accessibili e intelligenti, stazioni di ricarica e rifornimento e l'estensione dei trasporti pubblici".

[43] Contenente, tra l'altro i sette "Progetti Faro" della strategia europea per la crescita sostenibile, di cui gli Stati membri dovranno tener conto nei Piani Nazionali di Ripresa e Resilienza.

BOX - GLI INVESTIMENTI PER IL MARE E LE SUE RISORSE NEL PIANO NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZA DEL GOVERNO DRAGHI

Il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) si inserisce all'interno del programma Next Generation EU (NGEU), l'intervento finanziario UE da 750 miliardi di EURO, in risposta alla crisi pandemica. In esso, l'Italia ha pianificato investimenti pari a 222,1 miliardi (di cui 191,5 miliardi di euro con il Dispositivo UE per la Ripresa e la Resilienza stanziato dall'UE ed ulteriori 30,6 miliardi finanziati attraverso lo scostamento pluriennale di bilancio).

Il mare e l'economia ad esso collegata sono oggetto di diversi interventi: si tratta di azioni e riforme nell'ottica della transizione ecologica, per tutelare la biodiversità, per contribuire ad uno sviluppo sostenibile e circolare delle attività blu, per incrementare le energie rinnovabili marine, per razionalizzare e digitalizzare la logistica portuale.

Riportiamo di seguito i riferimenti rilevanti per l'economia blu del PNRR, ricordando che il Piano è strutturato in sei Missioni; ogni Missione è articolata in Componenti declinate in Ambiti di Intervento per i quali vengono indicati gli specifici investimenti e/o riforme.

(M1) MISSIONE 1: "DIGITALIZZAZIONE, INNOVAZIONE, COMPETITIVITÀ, CULTURA"

(M1C3) Componente "Turismo e cultura"

- ***(M1C3.2) Ambito di intervento "RIGENERAZIONE DI PICCOLI SITI CULTURALI, PATRIMONIO CULTURALE, RELIGIOSO E RURALE"***

Gli investimenti consentiranno la valorizzazione del grande patrimonio di storia, arte, cultura e tradizioni presenti nei piccoli centri italiani, l'attivazione di iniziative imprenditoriali/commerciali (ad esempio nuove modalità ricettive), rivitalizzando il tessuto socio-economico dei luoghi (ad esempio favorendo la rivitalizzazione di mestieri tradizionali, quali l'artigianato), contrastando lo spopolamento dei territori e favorendo la conservazione del paesaggio e delle tradizioni. In particolare, l'Investimento 2.1: agirà a favore dell'attrattività dei borghi, anche quelli costieri, per un turismo sostenibile alternativo. Gli interventi in questo ambito si attueranno attraverso il "Piano Nazionale Borghi", per la rigenerazione culturale dei piccoli centri e sul rilancio turistico. Sarà favorita la creazione di nuovi itinerari e introdotti sostegni finanziari per le attività culturali, creative, turistiche, commerciali, agroalimentari e artigianali, volti a rilanciare le economie locali valorizzando i prodotti, i saperi e le tecniche del territorio.

- ***(M1C3.4) Ambito di intervento "TURISMO 4.0"***

Investimento 4.1: Hub del turismo digitale

L'obiettivo del progetto è creare un Hub del turismo digitale, accessibile attraverso una piattaforma web dedicata, che consenta il collegamento dell'intero ecosistema turistico al fine di valorizzare, integrare, favorire la propria offerta. L'investimento si compone di tre linee di intervento:

- messa a scala del portale *Italia.it* migliorandone l'interfaccia utente, integrandolo con fonti aggiuntive di dati, ampliandone il portafoglio servizi a disposizione del turista (ad es. assistenza e informazioni sanitarie) e delle professioni turistiche (guide) e sviluppando contenuti editoriali tematici (ad es. turismo sostenibile), anche utilizzando i canali social;
- sviluppo di un *data lake* e adozione di modelli di intelligenza artificiale per analizzare (in forma anonima) i dati sul comportamento online degli utenti e i flussi turistici in aree di maggiore e minore

interesse, al fine di una migliore segmentazione della domanda;

- sviluppo di un "Kit di supporto per servizi digitali di base" a beneficio degli operatori turistici di piccole e medie dimensioni nelle zone più arretrate.

Investimento 4.2: Fondi integrati per la competitività delle imprese turistiche

È destinato a una pluralità di interventi, tra cui:

- credito fiscale per aumentare la qualità dell'ospitalità turistica con investimenti finalizzati alla sostenibilità ambientale (fonti rinnovabili a minor consumo energetico) e alla riqualificazione delle strutture ricettive;
- Fondo di Fondi BEI (Turismo Sostenibile 748 milioni): con investimenti nel turismo sostenibile e nell'upgrade dei beni mobili e immobili connessi all'attività turistica;
- potenziamento del Fondo Nazionale del Turismo destinato alla riqualificazione di immobili ad alto potenziale turistico;
- sezione Speciale Turismo del Fondo Centrale di Garanzia per facilitare l'accesso al credito per gli imprenditori che gestiscono un'impresa esistente o per i giovani che intendono avviare una propria attività;
- partecipazione del Ministero del Turismo al capitale del Fondo Nazionale del Turismo, un fondo di *real estate* con l'obiettivo di acquistare, rinnovare e riqualificare strutture alberghiere italiane, tutelando proprietà immobiliari strategiche e di prestigio e sostenendo ripresa e crescita delle catene alberghiere operanti in Italia, soprattutto nelle regioni meridionali.

(M2) Missione "RIVOLUZIONE VERDE E TRANSIZIONE ECOLOGICA"

(M2C1) Componente" ECONOMIA CIRCOLARE ed AGRICOLTURA SOSTENIBILE "

- ***(M2C1.1) Ambito di intervento "MIGLIORARE LA CAPACITÀ DI GESTIONE EFFICIENTE E SOSTENIBILE DEI RIFIUTI E IL PARADIGMA DELL'ECONOMIA CIRCOLARE"***

Investimento 1.2: Progetti "faro" di economia circolare

Il piano d'azione dell'UE per l'economia circolare ha introdotto misure mirate con specifici target di riciclo per diversi materiali. Al fine di attuare i target previsti, il PNRR propone investimenti anche per lo sviluppo di tecnologie avanzate di riciclo meccanico e chimico dei rifiuti plastici in mare ("marine litter"). In materia di riciclo e circolarità, il Piano nazionale propone anche una riforma, da adottare entro metà del 2022, che aggiorni e integri la strategia nazionale per l'economia circolare, già varata nel 2017, con uno specifico focus anche su blue economy e bioeconomia.

- ***(M2C1.2) Ambito di intervento "SVILUPPARE UNA FILIERA AGROALIMENTARE SOSTENIBILE"***

Investimento 2.1: Sviluppo logistica per i settori agroalimentare, pesca e acquacoltura, silvicoltura, floricoltura e vivaismo

Si propongono interventi per potenziare la logistica anche del settore pesca e acquacoltura, caratterizzati da forti specificità lungo tutta la filiera. In particolare, il Piano mira a migliorare la capacità di stoccaggio delle materie prime, al fine di preservarne qualità, sostenibilità, tracciabilità e caratteristiche produttive; a potenziare la capacità di esportazione delle PMI; a migliorare la capacità

logistica dei mercati all'ingrosso; a garantire la tracciabilità dei prodotti; a ridurre gli sprechi alimentari.

- ***(M2C1.3) Ambito di intervento "SVILUPPARE PROGETTI INTEGRATI"***

Investimento 3.1: Isole verdi

Si intende concentrarsi sulle piccole isole, caratterizzate da un elevato potenziale di miglioramento in termini ambientali, agendo sull'efficienza energetica e le rinnovabili, l'approvvigionamento idrico, la gestione dei rifiuti. Gli investimenti saranno concentrati su 19 piccole isole, che faranno da "laboratorio" per lo sviluppo di modelli "100 per cento green" e auto-sufficienti. Esempi di azioni sono: ottimizzazione della raccolta differenziata dei rifiuti, impianti per la produzione di energia elettrica da fonti rinnovabili, dispositivi di accumulo, desalinizzazione, costruzione o adeguamento di piste ciclabili e servizi/infrastrutture di mobilità sostenibile.

(M2C2) Componente: "ENERGIA RINNOVABILE, IDROGENO, RETE E MOBILITÀ SOSTENIBILE"

- ***(M2C2.1) Ambito di intervento "INCREMENTARE LA QUOTA DI ENERGIA PRODOTTA DA FONTI DI ENERGIA RINNOVABILE"***

Investimento 1.3: Promozione impianti innovativi (incluso off-shore)

Il raggiungimento degli obiettivi in materia di energia rinnovabile al 2030 e al 2050 implica investimenti mirati per la ricerca di soluzioni innovative in termini sia di tecnologie, sia di assetti e configurazioni impiantistiche. L'obiettivo è quello di realizzare sistemi di generazione di energia rinnovabile off-shore, che combinino tecnologie ad alto potenziale di sviluppo con tecnologie più sperimentali (come i sistemi che sfruttano il moto ondoso), integrati da sistemi di accumulo. La realizzazione degli interventi previsti, consentirebbe di produrre circa 490 GWh anno che contribuirebbero ad una riduzione di emissioni stimata intorno alle 286.000 tonnellate di CO_2. L'investimento sarà accompagnato da una riforma per semplificare le procedure di autorizzazione per gli impianti rinnovabili offshore ed un nuovo quadro giuridico per sostenere la produzione da fonti rinnovabili.

(M2C4) Componente "TUTELA DEL TERRITORIO E DELLA RISORSA IDRICA"

- ***(M2C4.3) Ambito di intervento "SALVAGUARDARE LA QUALITÀ DELL'ARIA E LA BIODIVERSITÀ DEL TERRITORIO ATTRAVERSOLA TUTELA DELLE AREE VERDI, DEL SUOLO E DELLE AREE MARINE"***

Investimento 3.2: Digitalizzazione dei parchi nazionali

Ci si propone di adottare procedure standardizzate e digitalizzate per la gestione di tutti i 24 parchi nazionali e le 31 aree marine protette, agendo per potenziare:

- la conservazione della natura: monitoraggio delle pressioni e minacce su specie e habitat e cambiamento climatico, sostenibilità nell'uso delle risorse naturali, applicazione dell'approccio ecosistemico e del principio di precauzione, garanzia della conservazione degli habitat e delle specie autoctone, anche attraverso l'attuazione di azioni pilota di protezione e ripristino;

- servizi digitali ai visitatori dei parchi nazionali e delle aree marine protette, creando le condizioni per un'economia basata sul capitale naturale attraverso servizi e attività incentrate sulle risorse locali (natura, enogastronomia, artigianato, arte, cultura, ecc.) e, al contempo, attività di formazione, informazione e sensibilizzazione sui temi del turismo sostenibile e del consumo critico di risorse;

- semplificazione amministrativa attraverso la digitalizzazione e semplificazione delle procedure per i

servizi forniti da Parchi e Aree Marine Protette.

Investimento 3.5: Ripristino e tutela dei fondali e degli habitat marini

Il Piano prevede interventi su larga scala per il ripristino e la protezione dei fondali e degli habitat marini nelle acque italiane, finalizzati a invertire la tendenza al degrado degli ecosistemi mediterranei, potenziandone la resilienza ai cambiamenti climatici e favorendo la sostenibilità di attività fondamentali non solo per le aree costiere, ma anche per filiere produttive fondamentali a livello nazionale: settore ittico, turismo, nutraceutica. Si intende rafforzare il sistema nazionale di ricerca e osservazione degli ecosistemi marini e costieri, anche aumentando la disponibilità di navi da ricerca. Il target fissato è il 90 % dei sistemi marini e costieri mappati/monitorati e il 20 % restaurati.

(M3) Missione "INFRASTRUTTURE PER UNA MODALITÀ SOSTENIBILE"

(M3C2): Componente "INTERMODALITÀ E LOGISTICA INTEGRATA"

- ***(M3C2.1) Ambito di intervento "SVILUPPO DEL SISTEMA PORTUALE"***

I progetti riguardano una serie di interventi di riforma sui porti finalizzati a garantire l'intermodalità con le grandi linee di comunicazione europee, con i traffici oceanici e con quelli inter-mediterranei, aumentando la dinamicità e la competitività del sistema portuale italiano, in un'ottica di riduzione delle emissioni. Gli investimenti legati a questa componente consentiranno un aumento dei volumi di passeggeri e merci, la riduzione del traffico stradale, la creazione di posti di lavoro, non solo nelle aree portuali ma anche nell'entroterra.

In particolare, la Riforma 1.1: prevede la semplificazione delle procedure per ottenere una visione strategica unitaria del sistema portuale italiano; la Riforma 1.2 prevede l'attuazione del regolamento per l'aggiudicazione competitiva delle concessioni nelle aree portuali; la Riforma 1.3 riguarda la semplificazione delle procedure di autorizzazione per gli impianti di *cold ironing* (fornitura di energia elettrica da terra alle navi mentre sono ormeggiate).

- ***(M3C2.2) Ambito di intervento "INTERMODALITÀ E LOGISTICA INTEGRATA"***

La digitalizzazione dei sistemi logistici, avrà un ruolo decisivo nel rilancio di questi settori, grazie all'utilizzo di soluzioni tecnologiche innovative volte a efficientare il sistema e ridurre l'impatto ambientale. In quest'ottica, si prevede di agire per l'"industrializzazione" della catena di trasporto tra aeroporti, porti marittimi, dry ports, la "modularità" e la standardizzazione per gestire grandi numeri di merci nei porti.

In particolare, si prevede la Riforma 2.2: Interoperabilità della piattaforma logistica nazionale (PLN) per la rete dei porti, al fine di introdurre la digitalizzazione dei servizi di trasporto passeggeri e merci rendendoli compatibili tra di loro e con la PLN

2 L'IMPATTO DELL'ECONOMIA DEL MARE

2.1 L'Economia del Mare: quadro definitorio

Il Rapporto sull'economia del mare, giunto alla nona edizione, adotta un quadro definitorio che si ispira ad una visione del fenomeno volta a coglierne le sue molteplici espressioni: dalla pesca e la cantieristica alle industrie estrattive marine, all'ambito del turismo.

Più specificatamente, l'economia del mare si sviluppa nei seguenti settori:

I settori dell'economia del mare

- *Filiera ittica*: ricomprende le attività connesse con la pesca, la lavorazione del pesce e la preparazione di piatti a base di pesce, incluso il relativo commercio all'ingrosso e al dettaglio;
- *Industria delle estrazioni marine*: riguarda le attività di estrazione di risorse naturali dal mare, come ad esempio il sale, il petrolio e gas naturale con modalità off-shore. Si tiene a precisare che per questo settore le stime si sono dovute fondare su alcune ipotesi tali da consentire di individuare all'interno dell'attività estrattiva quella riconducibile al mare[44];
- *Filiera della cantieristica*: racchiude le attività di costruzione di imbarcazioni da diporto e sportive, cantieri navali in generale e di demolizione, di fabbricazione di strumenti per navigazione e, infine, di installazione di macchine e apparecchiature industriali connesse;
- *Movimentazione di merci e passeggeri*: fa riferimento a tutte le attività di trasporto via acqua di merci e persone, sia marittimo che costiero, unitamente alle relative attività di assicurazione e di intermediazione degli stessi trasporti e servizi logistici;
- *Servizi di alloggio e ristorazione*: sono ricomprese tutte le attività legate alla ricettività, di qualsiasi tipologia (alberghi, villaggi turistici, colonie marine, ecc.) e quelle chiaramente relative alla ristorazione, compresa ovviamente anche quella su navi;
- *Ricerca, regolamentazione e tutela ambientale*: include le attività di ricerca e sviluppo nel campo delle biotecnologie marine e delle scienze naturali legate al mare più in generale, assieme alle attività di regolamentazione per la tutela ambientale e nel campo dei trasporti e comunicazioni. Inoltre, in questo settore sono presenti anche le attività legate all'istruzione (scuole nautiche, ecc.);
- *Attività sportive e ricreative*: ricomprende le attività connesse al turismo nel campo dello sport e divertimento, come i tour operator,

[44]Ipotesi che, se viste alla luce dell'esiguità dei valori assoluti sottostanti, inducono ad una certa cautela il trattamento dei dati stimati per questo settore, soprattutto a livello territoriale.

guide e accompagnatori turistici, parchi tematici, stabilimenti balneari e altri ambiti legati all'intrattenimento e divertimento (discoteche, sale da ballo, sale giochi, ecc.).

Inquadramento statistico sulla base della classificazione Ateco 2007

Si tratta di una visione per la quale si è reso necessario un inquadramento dal punto di vista statistico, cercando di individuare, sulla base della più recente classificazione Istat delle attività economiche (Ateco 2007[45]) alla quinta cifra, le attività più espressive di questi sette settori. Un'operazione tassonomica che, se per alcune attività non ha previsto particolari difficoltà, per altre ha richiesto la formulazione di ipotesi in grado di estrapolare dall'attività classificata la parte legata al mare. Tali ipotesi hanno preso in considerazione, in alcuni casi, specifici indicatori ad hoc[46] e, in altri, la localizzazione geografica dell'attività come, ad esempio, le attività legate al turismo (alloggio-ristorazione assieme a quelle sportive-ricreative), per le quali sono state considerate solo quelle presenti nei comuni costieri.

D'altra parte, il passaggio dalla classificazione ufficiale Istat delle attività economiche (Ateco), per una precisa tassonomia delle attività espressive dell'economia del mare, si rivela indispensabile ai fini di una coerente stima dei principali aggregati economici con i quadri di contabilità nazionale. Tale operazione favorisce, peraltro, anche l'integrazione dei dati stimati con tante altre informazioni desumibili dalle banche dati sia camerali sia esterne (Istat, Eurostat, associazioni di categoria, ecc.), spesso articolate secondo la logica della classificazione Ateco italiana o NACE europea.

[45] L'Ateco 2007 è la classificazione ufficiale delle attività economiche adottata dall'Istituto Nazionale di Statistica (Istat) per le rilevazioni statistiche nazionali di carattere economico. L'Ateco 2007 è la versione italiana della Nomenclatura delle Attività Economiche (Nace) adottata dall'Eurostat nella sua versione più recente (rev. 2), adattata dall'Istat, nelle sue voci di maggior dettaglio, alle caratteristiche specifiche del sistema economico italiano. L'Ateco 2007 è infatti perfettamente sovrapponibile alla Nace fino alla quarta cifra di dettaglio (615 settori), laddove per la quinta e sesta cifra le attività rappresentano una specificazione italiana.

[46] Ad esempio, la quota parte del valore della produzione di piatti pronti riconducibile a quelli di pesce è stata stimata tenendo conto anche del rapporto che sussiste tra il consumo di pesce e quello di carne. Oppure, riguardo alla fabbricazione di strumenti ottici, di misura, controllo e precisione, la quota parte ascrivibile al mare è stata stimata sulla base delle tavole input-output, analizzando le interrelazioni tra questo settore e quello della costruzione di "altri mezzi di trasporto" che include navi e imbarcazioni.

2.2 La forza moltiplicativa dell'Economia del mare

Per svolgere il proprio processo produttivo, qualsiasi attività economica ha la necessità di relazionarsi con imprese operanti in settori differenti da quello al quale appartiene, tanto a monte (ossia con i fornitori: produttori di materie prime o altri beni semilavorati di input; erogatori di servizi strumentali allo sviluppo del processo produttivo), quanto a valle, con riferimento all'insieme delle attività concernenti distribuzione commerciale, servizi di marketing, trasporto, logistica, ecc.

La propagazione del valore aggiunto attraverso le relazioni settoriali

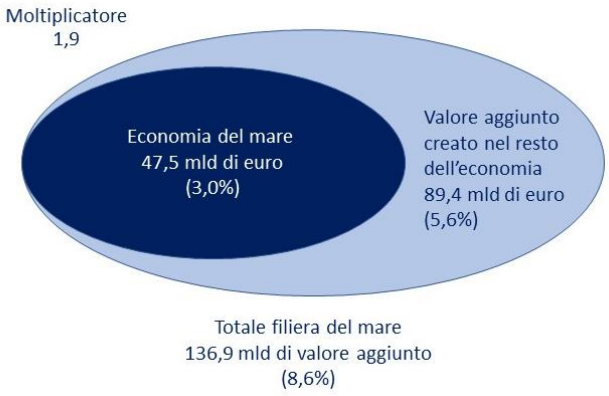
I diversi settori dell'economia del mare non sfuggono a questa logica di filiera, non limitandosi, quindi, a generare valore aggiunto in maniera diretta, ossia con riferimento alle attività economiche che ne definiscono il perimetro, ma estendendo indirettamente tale produzione di ricchezza ad altre attività.

Questo effetto è quantificabile con un coefficiente, che definiamo moltiplicatore e che indica quanto valore aggiunto viene attivato, per ogni euro prodotto da un'attività della Blue Economy, in tutte le attività del resto dell'economia che contribuiscono alla sua realizzazione.

Nel 2019, l'economia del mare ha prodotto 47,5 miliardi di valore aggiunto, attivandone 89,4 miliardi nel resto dell'economia, per un ammontare produttivo complessivo pari a 136,9 miliardi di euro (ossia l'8,6% del valore aggiunto prodotto dall'intera economia nazionale).

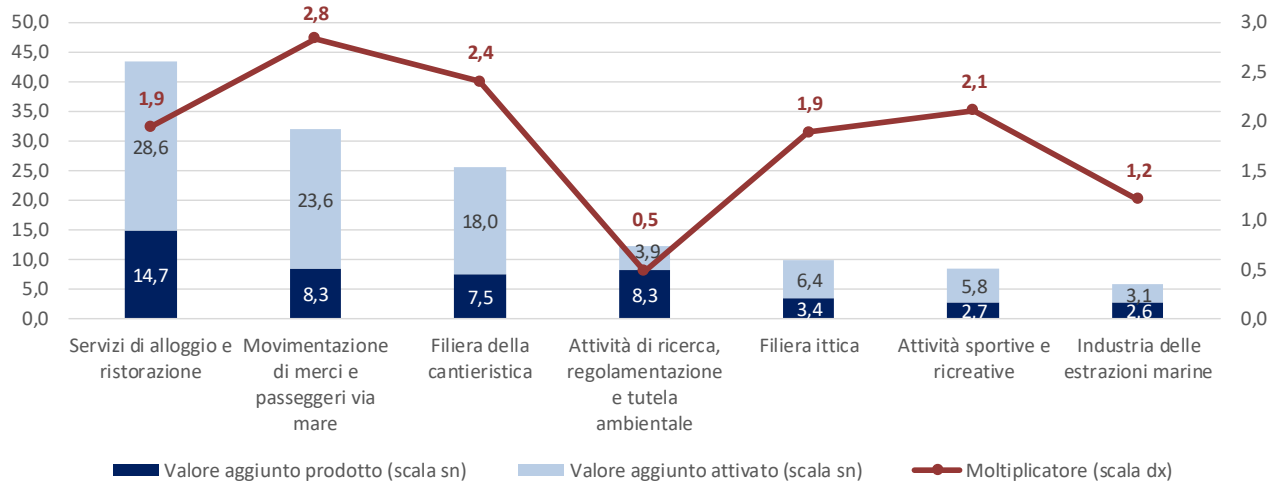
In altre parole, ogni euro prodotto dalla Blue Economy ne ha attivati 1,9 nel resto dell'economia.

Valore aggiunto dell'economia del mare e attivazione sul resto dell'economia
Anno 2019 (valori assoluti in miliardi di euro e incidenze percentuali sul totale economia)



Fonte: Unioncamere - Centro Studi delle Camere di commercio Guglielmo Tagliacarne

Valore aggiunto prodotto, attivato sul resto dell'economia e relativo moltiplicatore, dei settori dell'economia del mare
Anno 2019 (valori assoluti in miliardi di euro*)



* Il moltiplicatore è espresso in euro attivati sul resto dell'economia per ogni euro prodotto, in termini di valore aggiunto.
Fonte: Unioncamere - Centro Studi delle Camere di commercio Guglielmo Tagliacarne

Moltiplicatore dei trasporti marittimi il più alto rilevato

A livello settoriale, l'effetto moltiplicativo più rilevante si riscontra nella movimentazione di merci e passeggeri via mare, con 2,8 euro attivati nel resto dell'economia per ogni euro prodotto, seguita dalla cantieristica (2,4 euro attivati) e dalle attività sportive e ricreative (2,1 euro); in media il moltiplicatore mostrato nei servizi di alloggio e ristorazione e nella filiera ittica, mentre inferiore all'unità risulta quello associato alle attività di ricerca, regolamentazione e tutela ambientale.

Il maggior contributo alla creazione di valore aggiunto nell'ambito del "Sistema mare" è stato fornito, nel 2019, dai servizi di alloggio e ristorazione, con 14,7 miliardi di euro prodotti e 28,6 miliardi di euro attivati sul resto dell'economia. A seguire troviamo i trasporti marittimi (8,3 miliardi di euro prodotti e 23,6 attivati) e la filiera della cantieristica (7,5 e 18,0 miliardi di euro). Come si evince dal moltiplicatore sopra citato, inferiore all'unità, nel caso delle attività di ricerca, regolamentazione e tutela ambientale, l'ammontare di valore aggiunto prodotto risulta più alto di quello attivato (rispettivamente 8,3 e 3,9 miliardi di euro).

Meno rilevante il contributo fornito dalla filiera ittica (3,4 e 6,4 miliardi di euro, rispettivamente, prodotti e attivati), dalle attività sportive e ricreative (2,7 e 5,8 miliardi di euro) e industria delle estrazioni marine (2,6 e 3,1 miliardi di euro).

Valore aggiunto prodotto, attivato sul resto dell'economia e relativo moltiplicatore, per regione geografica
Anno 2019 (valori assoluti in milioni di euro e incidenze percentuali sul totale economia)

	Valore aggiunto		Moltiplicatore*	Valore aggiunto attivato (valori assoluti)	Totale filiera del mare	
	Valori assoluti	Inc. % su tot. economia			Valori assoluti	Inc. % su tot. economia
Nord-Ovest	10.580,3	2,0	2,1	22.527,3	33.107,7	6,3
Nord-Est	8.383,3	2,3	2,3	19.081,1	27.464,4	7,4
Centro	12.723,9	3,7	1,9	23.695,6	36.419,5	10,5
Mezzogiorno	15.816,6	4,4	1,5	24.120,0	39.936,6	11,2
ITALIA	**47.504,1**	**3,0**	**1,9**	**89.424,0**	**136.928,1**	**8,6**

* Euro attivati sul resto dell'economia per ogni euro prodotto, in termini di valore aggiunto.
Fonte: Unioncamere - Centro Studi delle Camere di commercio Guglielmo Tagliacarne

Maggior contributo del Mezzogiorno alla produzione del valore aggiunto

In termini assoluti, il Mezzogiorno è l'area geografica che spiega la quota più ampia di valore aggiunto prodotto nel 2019 dall'economia del mare del Paese, ossia un terzo del totale, corrispondente a quasi 16 miliardi di euro. La seconda area per valore aggiunto prodotto è il Centro, con una quota pari al 26,8% del totale (quasi 13 miliardi di euro); mentre il Nord-Ovest produce il 22,3% del totale del valore aggiunto della Blue Economy (pari a circa 10,6 miliardi di euro); il restante 17,6% viene prodotto nel Nord-Est, per un ammontare di quasi 8,4 miliardi di euro.

L'effetto moltiplicativo è maggiore al Nord

Anche la capacità moltiplicativa sul resto dell'economia è correlata con il territorio, ma in maniera inversa rispetto al contributo assoluto in euro, mostrandosi più bassa al Mezzogiorno (1,5 euro attivati nel resto dell'economia per ogni euro prodotto) e via via crescendo al Centro (1,9), al Nord-Ovest (2,1), fino al valore più alto riscontrato nel Nord-Est (2,3). Circa 24 i miliardi di euro attivati in ciascuna delle due ripartizioni del Centro-Sud, mentre nel Nord-Ovest e nel Nord-Est, rispettivamente, il valore aggiunto attivato è pari, nel 2019, a circa 22,5 e 19,1 miliardi di euro.

Sommando il valore aggiunto prodotto e quello attivato da ciascuna area geografica, arriviamo a calcolare, per ognuna di esse, l'incidenza percentuale della filiera del mare sul totale economia: il peso maggiore risiede nel Mezzogiorno (11,2%), seguito dal Centro (10,5%) e dal Nord-Est (7,4%); chiude il Nord-Ovest (6,3%).

2.3 Valore aggiunto e occupazione dell'Economia del Mare

Il contributo del "Sistema mare" al valore aggiunto e all'occupazione del Paese

Come già anticipato, nel 2019 l'economia del mare ha prodotto 47,5 miliardi di valore aggiunto, pari al 3,0% del totale dell'economia italiana. Questi risultati si devono al lavoro di 893,6 mila occupati nell'intero comparto, che incidono per il 3,5% sul totale dell'occupazione del Paese.

La quota più rilevante di occupati della Blue Economy risiede nel comparto che comprende i servizi di alloggio e ristorazione (il 38,3% del totale, pari ad oltre 342 mila unità), seguito dalla cantieristica (15,4% e oltre 137mila occupati e dalle attività di ricerca, regolamentazione e tutela ambientale (14,3% e oltre 128mila occupati).

Valore aggiunto e occupati dell'economia del mare, per settore
Anno 2019 (valori assoluti e incidenze percentuali sul totale economia)

Settori di attività	Valore aggiunto		Occupati	
	Valori assoluti (milioni di euro)	Incidenza %	Valori assoluti (in migliaia)	Incidenza %
Filiera ittica	3.397,0	7,2	103,4	11,6
Industria delle estrazioni marine	2.584,2	5,4	6,2	0,7
Filiera della cantieristica	7.486,0	15,8	137,2	15,4
Movimentazione di merci e passeggeri via mare	8.307,4	17,5	103,6	11,6
Servizi di alloggio e ristorazione	14.746,6	31,0	342,1	38,3
Attività di ricerca, regolamentazione e tutela ambientale	8.250,0	17,4	128,1	14,3
Attività sportive e ricreative	2.732,8	5,8	73,0	8,2
Totale economia del mare	**47.504,1**	**100,0**	**893,6**	**100,0**
Totale economia*	**1.600.949,0**		**25.496,8**	
Incidenza % dell'economia del mare sul totale economia	**3,0**		**3,5**	

* Al netto delle attività extra-regio.

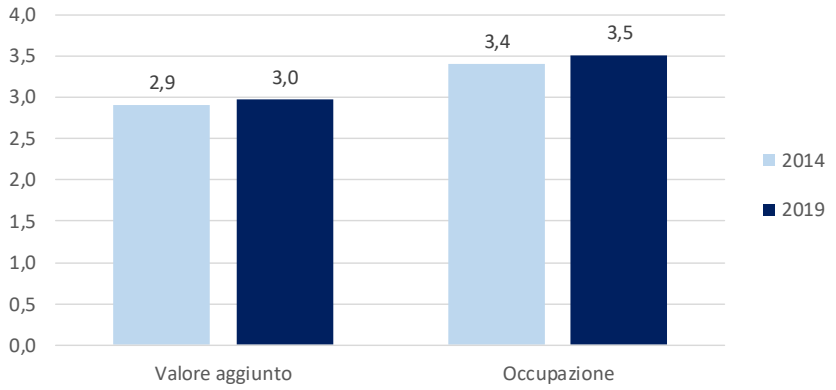
Fonte: Unioncamere - Centro Studi delle Camere di commercio Guglielmo Tagliacarne

Oltre un terzo degli occupati della Blue Economy lavora nei servizi di alloggio e ristorazione

Interessante il dato della filiera ittica, che, a fronte di una quota di valore aggiunto prodotto pari al 7,2% dell'economia del mare, fornisce lavoro all'11,6% della filiera Blue. Analogamente, le attività sportive e ricreative, producendo il 5,8% del complesso del valore aggiunto, spiegano l'8,2% del totale dell'occupazione, mentre discorso inverso si può fare per l'industria delle estrazioni marine, dove una numerosità residuale di imprese e lavoratori producono una fetta relativamente consistente di valore aggiunto, pari al 5,4%.

Rispetto a quanto conseguito nel 2014, in un quadro complesso per la crescita dell'economia italiana, nel 2019 si è rilevato un incremento di apporto diretto al prodotto del Paese da parte del "Sistema mare", il cui contributo è passato dal 2,9% al 3,0%, in termini di valore aggiunto e dal 3,4% al 3,5%, in termini di occupazione.

Il contributo dell'economia del mare al valore aggiunto e all'occupazione del totale dell'economia
Anni2014 e 2019 (incidenze percentuali sul totale economia)



Fonte: Unioncamere - Centro Studi delle Camere di commercio Guglielmo Tagliacarne

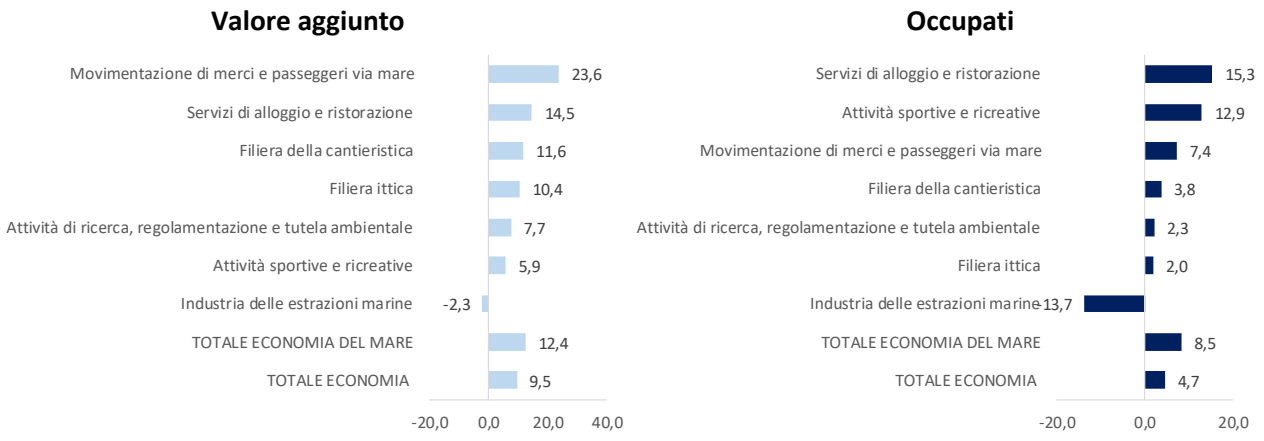
Trasporti marittimi: il settore più in crescita in termini di valore aggiunto

Il settore della Blue Economy che più degli altri, tra il 2014 e il 2019, ha visto aumentare il proprio valore aggiunto prodotto è quello della movimentazione di merci e passeggeri via mare (+23,6%), seguito dai servizi di alloggio e ristorazione (+14,5%) e dalla filiera della cantieristica (11,6%), con un'intensità inferiore a quella della dinamica media dell'economia del mare, pari a +12,4%, ma superiore a quella riferita al totale dell'economia del 9,5%. L'unico comparto in flessione (-2,3%) è quello delle industrie estrattive marine.

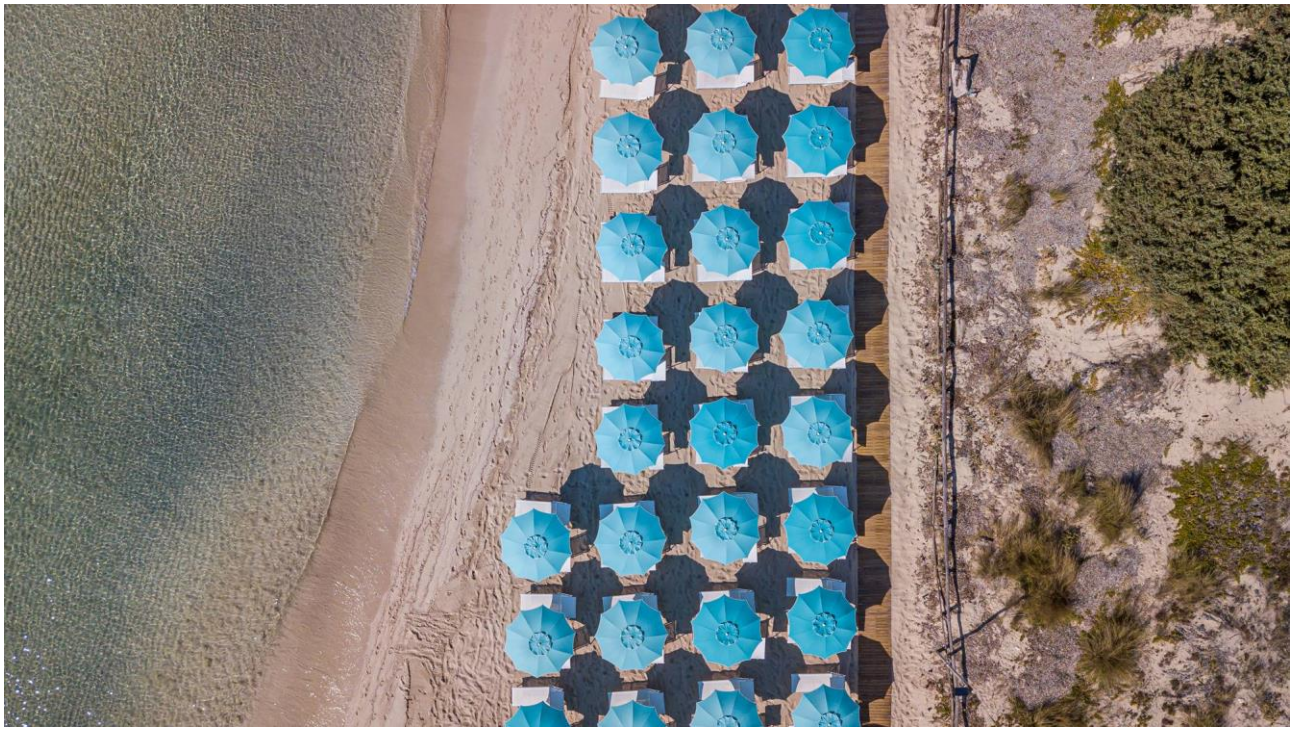
Il numero degli occupati cresce nei servizi di alloggio e ristorazione più che negli altri settori

Dal lato degli occupati, il turismo mostra la crescita più rilevante, facendo registrare un +15,3% dal comparto degli alberghi e dei ristoranti e un +12,9% da quello delle attività sportive e ricreative. Poco sotto la media del complesso della Blue Economy, che cresce dell'8,5%, la performance positiva del trasporto marittimo, pari al +7,4%. L'unica variazione occupazionale negativa tra il 2014 e il 2019 del "Sistema mare" è quella dell'industria estrattiva marittima, con una perdita del 13,7% di posti di lavoro.

Dinamica del valore aggiunto e degli occupati dell'economia del mare,per settore
Variazioni percentuali 2019/2014



Fonte: Unioncamere - Centro Studi delle Camere di commercio Guglielmo Tagliacarne



Il Mezzogiorno produce un terzo del valore aggiunto del "Sistema mare"

Un terzo del valore aggiunto della Blue Economy viene prodotto nel 2019 nel Mezzogiorno, a fronte di un 22,3% prodotto con riferimento al totale dell'economia, dando lavoro a ben il 43,7% del totale degli occupati del "Sistema mare" (contro il 26,8% del complesso del sistema economico nazionale). Il Centro produce il 26,8% del valore aggiunto dell'economia del mare, spiegando una quota di occupati nello stesso comparto, pari al 25,6%.

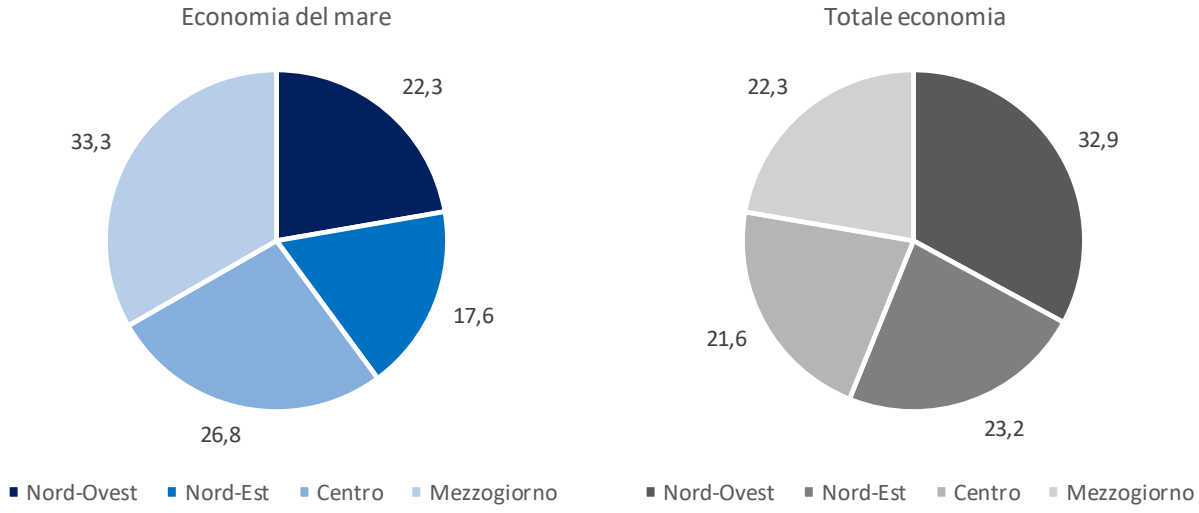
Gerarchie geografiche invertite della Blue Economy

In sostanza, come confermano chiaramente i dati del settentrione, dal punto di vista del contributo alla creazione del valore (Nord-Ovest: 22,3% contro 32,9%; Nord-Est: 17,6% contro 23,2%) e dell'occupazione (Nord-Ovest: 15,1% contro 29,6%; Nord-Est: 15,6% contro 22,1%), la Blue Economy "ribalta" il quadro economico nazionale.

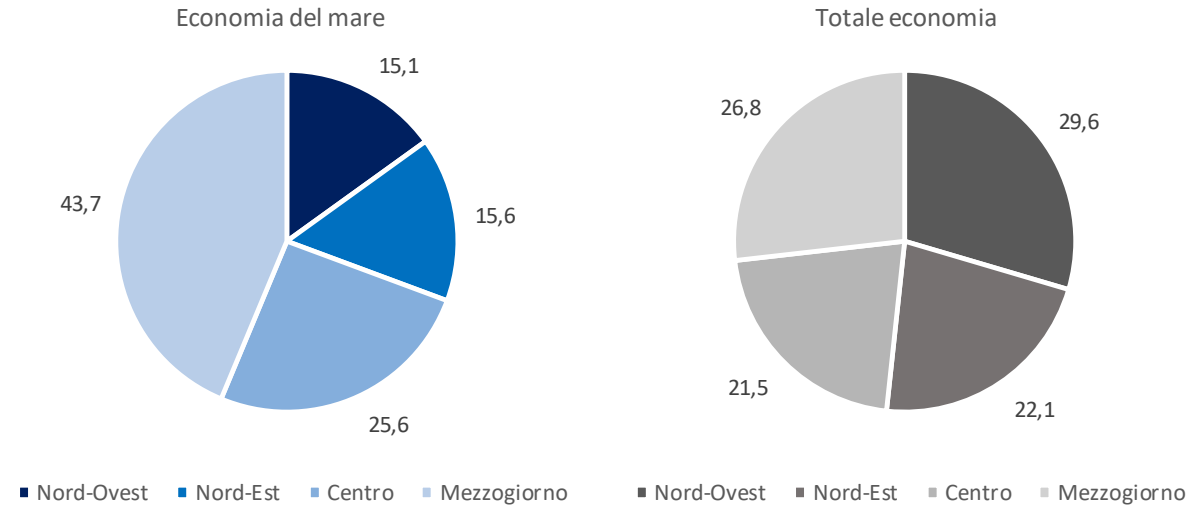
Le considerazioni non cambiano se si fa riferimento all'incidenza del valore aggiunto e dell'occupazione generati nel 2019 dall'economia del mare rispetto al totale dell'economia: spicca ancora il Mezzogiorno con un 4,4% di ricchezza prodotta grazie al lavoro del 5,7% degli occupati, seguito dal Centro (3,7% e 4,2%), dal Nord-Est (2,3% e 2,5%) e dal Nord-Ovest (2,0% e 1,8%).

Distribuzione territoriale del valore aggiunto e dell'occupazione dell'economia del mare e del totale economia
Anno 2019 (valori percentuali)

Valore aggiunto



Occupazione



Fonte: Unioncamere - Centro Studi delle Camere di commercio Guglielmo Tagliacarne

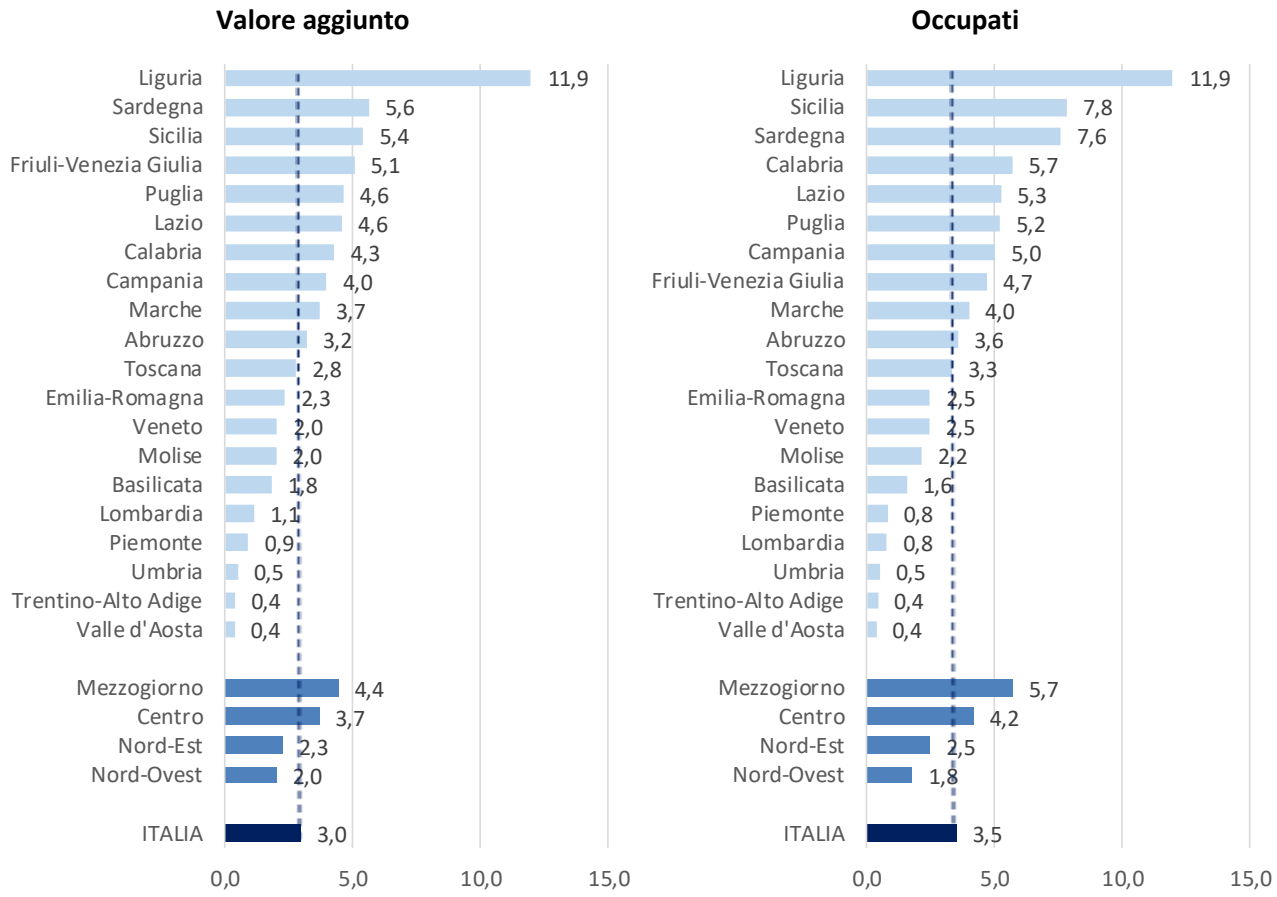
Liguria prima per incidenza di valore aggiunto e occupazione assorbiti dalla Blue Economy sul totale regionale

Nella graduatoria regionale per incidenza del valore aggiunto prodotto nel 2019 dal "Sistema mare" sul totale dell'economia locale, è la Liguria ad occupare la prima posizione, con un valore pari all'11,9%, seguita da Sardegna e Sicilia (che sperimentano, rispettivamente un 5,6% e un 5,4%); la prima regione del Centro in questa speciale classifica è il Lazio (4,6%), preceduta da Friuli-Venezia Giulia (5,1%) e Puglia (4,6%).

Relativamente alla quota di occupazione assorbita dalla Blue Economy sul

totale regionale, la Liguria risulta ancora una volta prima, con un valore pari all'11,9%, tale da collocarla prima di una serie di ben cinque regioni del Mezzogiorno, intervallata dal solo Lazio (5,3%) al quinto posto: la Sicilia (seconda a livello nazionale, con un'incidenza del 7,8%), la Sardegna (7,6%), la Calabria (5,7%), la Puglia (sesta in Italia; 5,2%) e la Campania (5,0%).

Graduatoria regionale secondo l'incidenza del valore aggiunto e degli occupati dell'economia del mare sul totale economia della regione
Anno 2019 (incidenze percentuali)



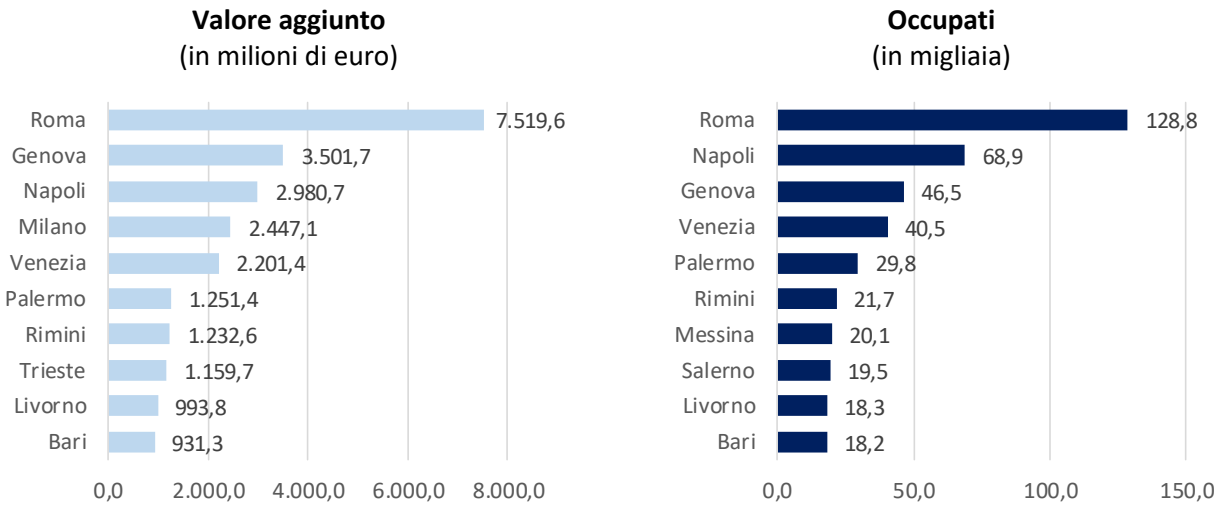
Fonte: Unioncamere - Centro Studi delle Camere di commercio Guglielmo Tagliacarne

Le graduatorie provinciali

Se in termini assoluti è il "Sistema mare" della provincia di Roma ad aver prodotto nel 2019 l'ammontare più rilevante di valore aggiunto (circa 7,5 miliardi di euro), grazie al lavoro di quasi 129mila occupati, in termini relativi, ossia rapportando quanto valore e quanta occupazione generati sul totale dell'economia provinciale, sono la Blue Economy di Trieste (con un'incidenza del 15,5%) e La Spezia (14,0%) a primeggiare, rispettivamente nelle graduatorie provinciali produttive e occupazionali. Nella classifica relativa al valore aggiunto, seguono Rimini, Genova e la stessa La Spezia, con pesi rispetto al totale pari, rispettivamente, al

13,1%, al 12,8% e al 12,4%, mentre in quanto a contributo occupazionale, il secondo posto spetta a Trapani (13,9%), seguita da Rimini (13,6%) e Livorno (13,4%).

Prime dieci posizioni delle graduatorie provinciali secondo il valore aggiunto prodotto e l'occupazione dell'economia del mare
Anno 2019 (valori assoluti)



Fonte: Unioncamere - Centro Studi delle Camere di commercio Guglielmo Tagliacarne

Prime dieci posizioni delle graduatorie provinciali in base all'incidenza del valore aggiunto e degli occupati dell'economia del mare sul totale dell'economia
Anno 2019 (valori assoluti e percentuali)

Pos.	Province	Inc. % su tot. economia	v.a. (milioni di euro)	Pos.	Province	Inc. % su tot. economia	v.a. (migliaia)
		Valore aggiunto				**Occupati**	
1)	Trieste	15,5	1.159,7	1)	La Spezia	14,0	12,9
2)	Rimini	13,1	1.232,6	2)	Trapani	13,9	17,2
3)	Genova	12,8	3.501,7	3)	Rimini	13,6	21,7
4)	La Spezia	12,4	757,3	4)	Livorno	13,4	18,3
5)	Livorno	12,1	993,8	5)	Trieste	13,0	14,3
6)	Savona	10,2	727,4	6)	Genova	11,8	46,5
7)	Imperia	9,0	419,8	7)	Savona	11,5	12,8
8)	Venezia	8,9	2.201,4	8)	Agrigento	11,0	13,6
9)	Trapani	8,7	551,4	9)	Imperia	10,7	8,1
10)	Grosseto	8,2	417,4	10)	Venezia	10,5	40,5

Fonte: Unioncamere - Centro Studi delle Camere di commercio Guglielmo Tagliacarne

2.4 Le imprese dell'Economia del Mare

2.4.1 La struttura imprenditoriale

Gli Stock di imprese della Blue Economy

Le imprese iscritte, al 31 dicembre 2020, nei Registri delle Imprese delle Camere di commercio italiane e operanti nell'economia del mare, ammontano a quasi 209mila, pari al 3,4% del totale delle imprese nel Paese. Se si riduce il campo di osservazione ai soli comuni costieri, le quasi 184mila imprese dell'economia del mare rappresentano il 10% del sistema imprenditoriale.

Imprese dell'economia del mare in totale e nei comuni costieri, per settore
Anno 2020 (valori assoluti e incidenze percentuali)

Settori di attività	Totale imprese economia del mare		di cui: nei comuni costieri		
	Valori assoluti	Incidenza %	Valori assoluti	Incidenza %	Inc. % sul tot. economia del mare
Filiera ittica	33.178	15,9	23.923	13,0	72,1
Industria delle estrazioni marine	471	0,2	446	0,2	94,8
Filiera della cantieristica	27.342	13,1	16.835	9,2	61,6
Movimentazione di merci e passeggeri via mare	11.750	5,6	10.808	5,9	92,0
Servizi di alloggio e ristorazione	95.933	46,0	95.923	52,2	100,0
Attività di ricerca, regolamentazione e tutela ambientale	8.601	4,1	4.453	2,4	51,8
Attività sportive e ricreative	31.332	15,0	31.332	17,1	100,0
Totale economia del mare	**208.606**	**100,0**	**183.720**	**100,0**	**88,1**
Totale economia	**6.078.031**		**1.842.876**		
Incidenza % dell'economia del mare sul totale economia	**3,4**		**10,0**		

* In questa e nelle successive tabelle e grafici i dati 2020 sono al 31 dicembre.
Fonte: Unioncamere - Centro Studi delle Camere di commercio Guglielmo Tagliacarne

L'articolazione settoriale della Blue Economy

Il settore in cui si concentra il gruppo più numeroso di imprese della Blue Economy, è quello dei servizi di alloggio e ristorazione, strettamente legato al turismo, cui afferisce il 46% del totale delle imprese (quasi 96mila). Il secondo settore per incidenza percentuale è quello della filiera ittica, che va dalla pesca alla vendita al consumatore ("dal mare alla tavola"), che si attesta al 15,9%, con un numero di imprese che supera le 33mila unità.

Altri due settori con un peso percentuale superiore al 10%, sono quello delle attività sportive e ricreative (15,0%) e la filiera della cantieristica navale (13,1%).

Seguono a distanza, per numerosità di imprese, la movimentazione marittima di merci e persone, definito anche come "trasporti marittimi" (5,6%), le attività di ricerca, regolamentazione e tutela ambientale (4,1%) e l'industria delle estrazioni marine, con meno di 500 aziende.

Il Mezzogiorno e il Centro sono le due macro-ripartizioni territoriali a più alta concentrazione di imprese della Blue Economy, con un'incidenza,

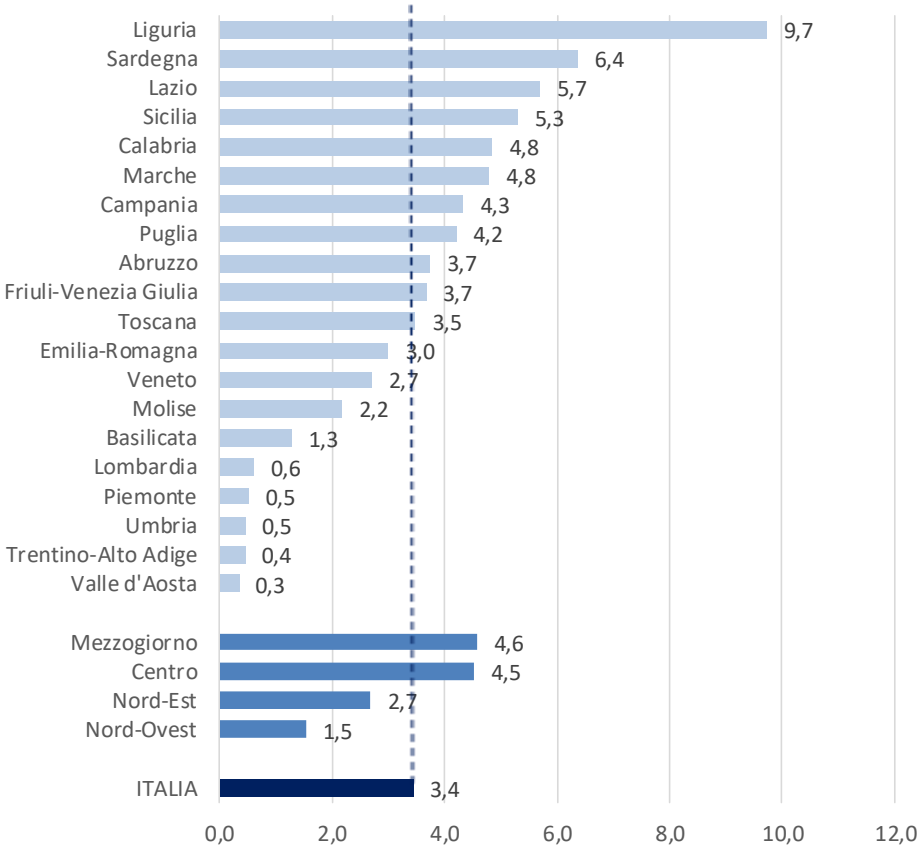
La Blue Economy nelle regioni

rispettivamente, del 4,6% e del 4,5% sul totale delle imprese. Nel Nord-Est l'economia del mare spiega il 2,7% del totale, nel Nord-Ovest solo l'1,5%.

Tra le regioni italiane, la Liguria è quella in cui l'economia del mare mostra il peso maggiore sul tessuto imprenditoriale regionale, pari al 9,7% sul totale delle imprese.

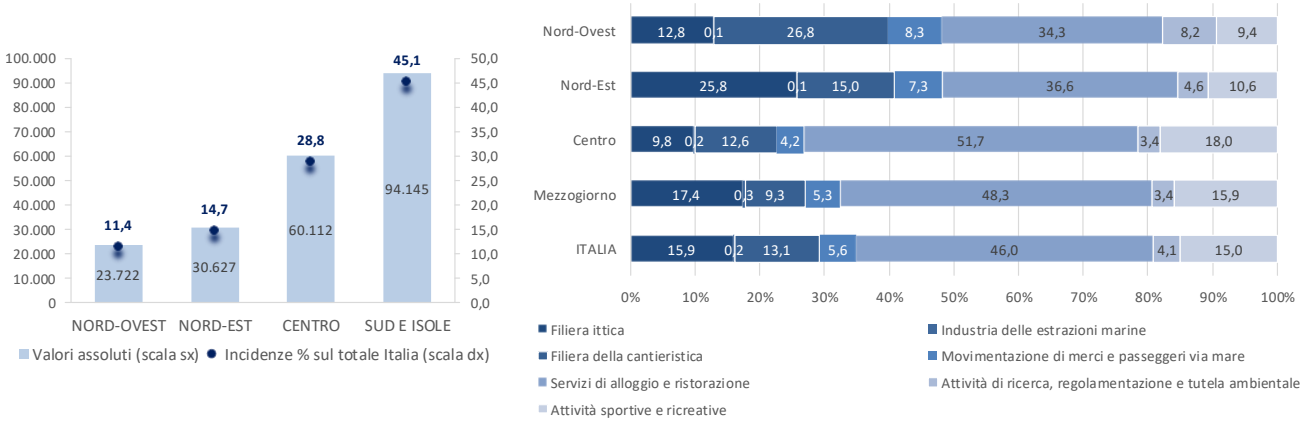
Si distinguono poi altre tre regioni che superano la soglia del 5%: la Sardegna (6,4%), il Lazio (5,7%) e la Sicilia (5,3%). La stessa soglia viene sfiorata in Calabria e nelle Marche (4,8% in entrambi i casi), mentre realtà come la Campania (4,3%) e la Puglia (4,2%) mostrano incidenze superiori al 4%. Il Friuli-Venezia Giulia è invece l'unica regione del Nord-Est con una quota di imprese dell'economia del mare superiore alla media nazionale: il 3,7% contro il 3,4%.

Graduatoria regionale secondo l'incidenza delle imprese dell'economia del mare sul totale economia della regione
Anno 2020 (incidenze percentuali)



Fonte: Unioncamere - Centro Studi delle Camere di commercio Guglielmo Tagliacarne

Distribuzione delle imprese dell'economia del mare per ripartizione geografica e settore
Anno 2020 (valori percentuali)



Fonte: Unioncamere - Centro Studi delle Camere di commercio Guglielmo Tagliacarne

Il diverso peso relativo che le imprese dell'economia del mare assumono in ciascuna ripartizione geografica, si ripercuote anche sulla presenza assoluta nel territorio: il numero di imprese della Blue Economy che opera nel Mezzogiorno, pari a oltre 94mila unità, non si allontana molto dalla metà del totale nazionale (45,1%). Oltre 60mila le attività presenti al Centro (28,8%), mentre sono, rispettivamente, quasi 31mila (14,7%) e quasi 24mila (11,4%) le imprese blu che operano nel Nord-Est e nel Nord-Ovest.

L'articolazione settoriale nelle ripartizioni geografiche

La composizione settoriale delle imprese del mare che operano nelle ripartizioni centro meridionali "indirizza" quella media nazionale, che vede prevalere i servizi di alloggio e ristorazione (46% nel totale nazionale; 48,3% del totale Mezzogiorno e 51,7% del totale Centro). In realtà queste attività della Blue Economy (che, insieme con quelle sportive e ricreative compongono il comparto turistico) risultano prevalenti anche al Nord, ma con quote meno rilevanti (36,6% nel Nord-Est e 34,3% nel Nord-Ovest).

La filiera ittica risulta seconda per presenza a livello nazionale (15,9%) e nelle ripartizioni del Nord-Est e del Mezzogiorno (rispettivamente, 25,8% e 17,4%), mentre le attività sportive e ricreative sono la terza forza a livello nazionale (15,0%) e nel Mezzogiorno (15,9%).

Significativamente superiore alla media la quota di imprese della filiera cantieristica del Nord-Ovest, pari ad oltre un quinto del totale economia del mare nella ripartizione; la stessa porzione non raggiunge il 10% nel Sud e Isole, mentre risulta, rispettivamente, poco meno e poco più alta della media nazionale del 13,1% al Centro (12,6%) e nel Nord-Est (15,0%).

La movimentazione di merci e passeggeri via mare prevale, rispetto alle attività di ricerca, regolamentazione e tutela ambientale, in tutte le

ripartizioni geografiche e, dunque, nel complesso del Paese (5,6% contro 4,1%), così come su tutto il territorio nazionale risulta residuale la presenza dell'industria delle estrazioni marine.

Tre province liguri nella top ten della graduatoria provinciale per peso relativo della Blue Economy

Nella graduatoria provinciale per incidenza percentuale delle imprese dell'economia del mare sul totale di quelle residenti nel rispettivo territorio, al primo posto compare La Spezia, con un valore pari al 14,0% e oltre 2.900 imprese, distribuite in maniera piuttosto eterogenea nei diversi settori (rilevante il peso della cantieristica, pari al 17% del totale delle imprese dell'economia del mare spezzine), al contrario di Rimini, che occupa la seconda piazza (13,1%) grazie quasi esclusivamente alle imprese legate al turismo, in particolare quello balneare, con quasi 85 imprese della Blue Economy su 100 appartenenti ad esso. Segue la provincia di Livorno (12,8%), anch'essa caratterizzata da una forte presenza di imprese della cantieristica. Tra le prime dieci posizioni compaiono altre due province della Liguria: Savona (10,8%) e Genova (8,8%); un'altra provincia della Toscana: Grosseto (8,3%); due province del Veneto: Venezia (10,8%) e Rovigo (10,1%), con quest'ultima che si caratterizza per una marcata presenza di imprese della filiera ittica (2.301 unità, pari a quasi l'86% del totale Blue Economy in questo territorio). Completano la top ten Trieste (11,7%) e Sassari (9,1%).

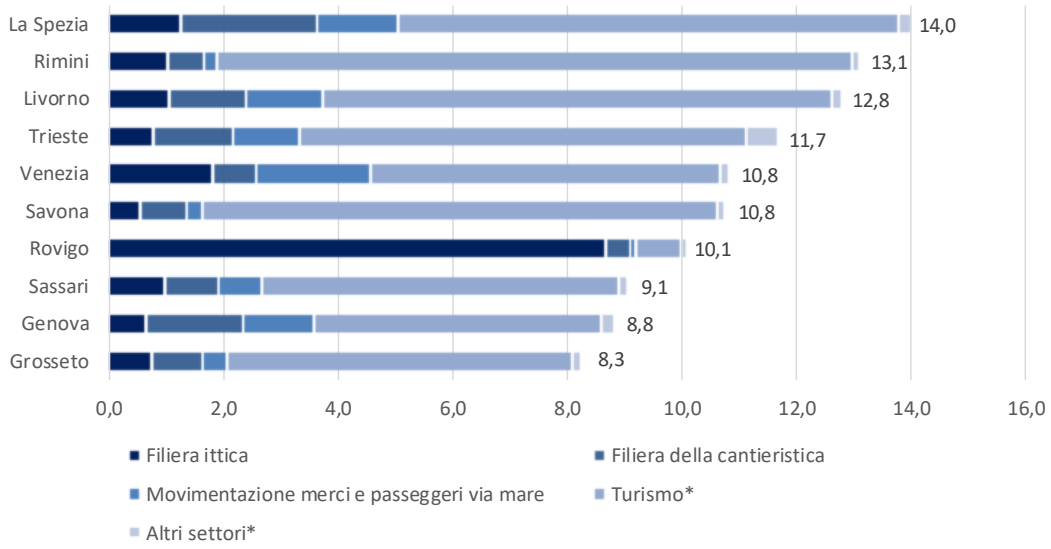
In termini assoluti, le province con più elevata numerosità imprenditoriale nella Blue Economy, sono quelle di Roma (quasi 33mila unità) e Napoli (18.531). Le province in cui sono ubicate un numero di imprese compreso tra le 5mila e le 10mila unità sono quelle di Venezia, Genova, Salerno, Palermo, Sassari e Rimini; tra le 4mila e le 5mila unità si

attestano le province di Messina e Bari.

Quasi la metà delle imprese della Blue economy concentrata nelle prime dieci province

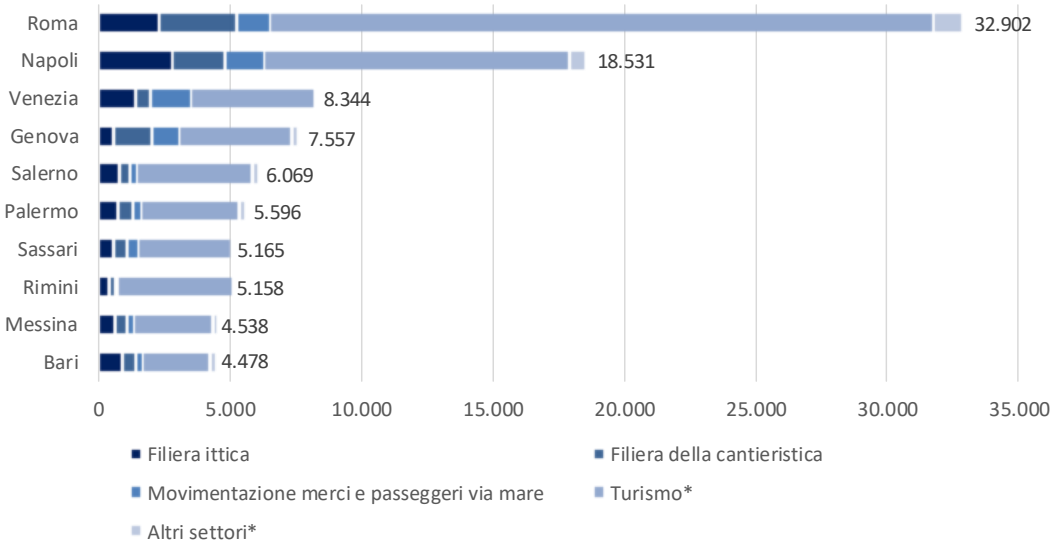
Dalle prime 10 province per numerosità proviene quasi la metà (47,1%) delle imprese dell'economia del mare, con il Mezzogiorno a farla da padrone (45,1% del complesso delle imprese della Blue Economy), anche se la regione con la rilevanza maggiore dal punto di vista della numerosità è il Lazio (17,9% del totale), grazie alla Capitale.

Prime dieci posizioni della graduatoria provinciale secondo l'incidenza delle imprese dell'economia del mare sul totale economia della provincia
Anno 2020 (incidenze percentuali)



* Servizi di alloggio e ristorazione e attività sportive e ricreative.
** Industria delle estrazioni marine e attività di ricerca, regolamentazione e tutela ambientale.
Fonte: Unioncamere - Centro Studi delle Camere di commercio Guglielmo Tagliacarne

Prime dieci posizioni della graduatoria provinciale secondo la numerosità assoluta delle imprese dell'economia del mare
Anno 2020 (valori assoluti)



* Servizi di alloggio e ristorazione e attività sportive e ricreative.
** Industria delle estrazioni marine e attività di ricerca, regolamentazione e tutela ambientale.
Fonte: Unioncamere - Centro Studi delle Camere di commercio Guglielmo Tagliacarne

Le dinamiche della base imprenditoriale nei settori della Blue Economy

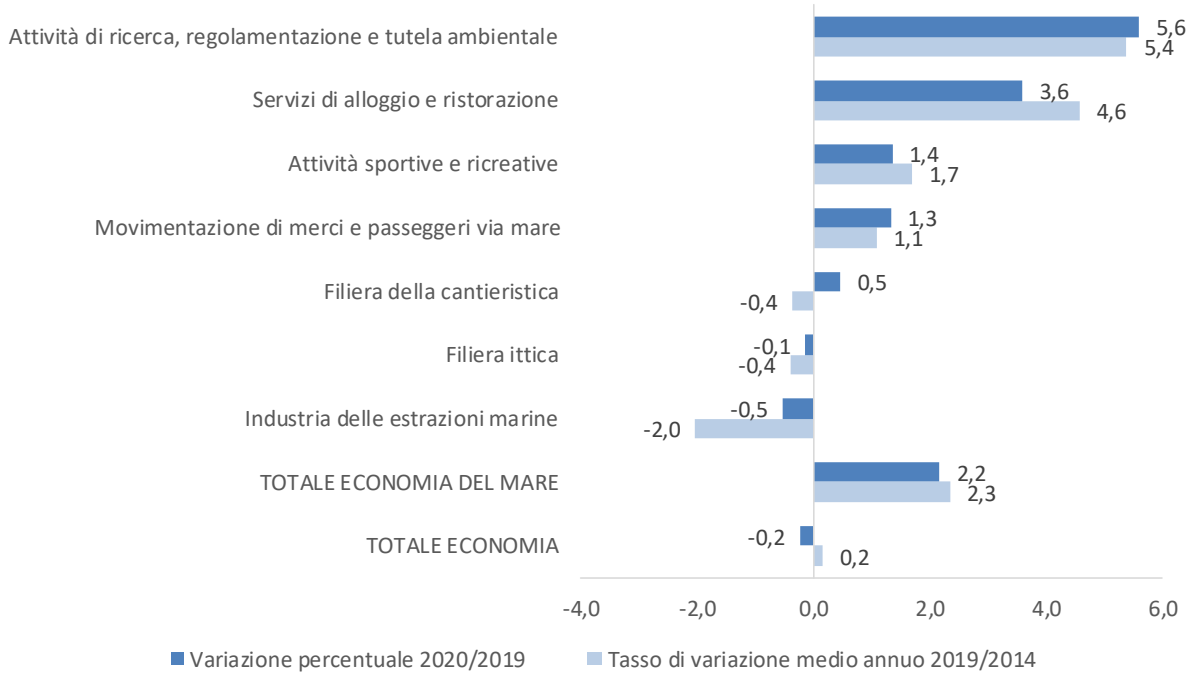
L'analisi della dinamica delle imprese dell'economia del mare tra il 2014 e il 2020, mostra come i settori in cui è più forte l'allargamento della base imprenditoriale, in termini percentuali, sono le attività di ricerca, regolamentazione e tutela ambientale (+5,6% la variazione 2020/2019; +5,4% il tasso medio annuo 2019/2014) e i servizi di alloggio e ristorazione (+3,6% tra il 2019 e il 2020; +4,6%, mediamente, tra 2014 e 2019), con un aumento, in quest'ultimo caso, di quasi 22mila imprese dal 2014 al 2020. L'intensità della dinamica positiva, tuttavia, rispetto al 2014, risulta cresciuta nel primo caso e diminuita nel secondo.

La Blue Economy cresce, mentre il resto dell'economia indietreggia

Il settore della cantieristica fa registrare un'inversione di tendenza, passando da un tasso di variazione medio annuo, tra il 2014 e il 2019, del -0,4%, al +0,5% fatto registrare nell'ultimo anno di analisi. Dinamiche negative hanno, invece, interessato la filiera ittica (-0,4% mediamente tra 2014 e 2019; -0,1% rispetto al 2019) e l'industria delle estrazioni marine, numericamente residuale.

Nell'ultimo anno (tra il 2019 e il 2020) le imprese dell'economia del mare presenti nei Registri delle Camere di commercio mostrano un incremento del 2,2%, in controtendenza con le imprese degli altri settori economici, diminuite nello stesso periodo dello 0,2%.

Dinamica delle imprese dell'economia del mare per settore, a confronto con il totale economia
(Variazioni percentuali 2020/2019 e tassi di variazione medio annui 2019/2014)



Fonte: Unioncamere - Centro Studi delle Camere di commercio Guglielmo Tagliacarne

La dinamica imprenditoriale della Blue Economy nelle ripartizioni territoriali

Introducendo nell'analisi le diverse ripartizioni territoriali, l'incremento maggiore del numero di imprese della Blue Economy tra il 2019 e il 2020 si riscontra nell'ambito delle attività di ricerca, regolamentazione e tutela ambientale del Nord-Ovest (+6,1%) e soprattutto del Mezzogiorno (+6,7%), mentre le riduzioni più consistenti si sperimentano al Centro, nella filiera ittica (-2,3%) e nell'industria delle estrazioni marine (-6,3%); sempre al Centro, si riscontra sostanziale stabilità nell'ambito della cantieristica e della attività sportive e ricreative. In generale, il tasso di variazione delle imprese della Blue Economy risulta correlato al territorio, se si considera che l'intensità dell'incremento è massima al Mezzogiorno (+3,6%), si affievolisce nel Centro (+1,3%) e scende sotto al punto percentuale nel Nord-Ovest (+0,9%), fino a raggiungere il valore minimo nel Nord-Est (+0,6%). Correlazione tra la dinamica delle imprese e territorio si riscontra specificamente nell'ambito del settore dei servizi di alloggio e ristorazione: l'aumento più consistente si rileva, infatti, nel Mezzogiorno (+5,4%), mentre assume rilevanza via via decrescente passando al Centro (+2,7%), al Nord-Ovest (+1,2%) e soprattutto al Nord-Est (+0,6%).

Dinamica delle imprese dell'economia del mare per ripartizione geografica e settore, a confronto con il totale economia
(Variazioni percentuali 2020/2019)

	Filiera ittica	Industria delle estrazioni marine	Filiera della cantieristica	Movimentazione di merci e passeggeri via mare	Servizi di alloggio e ristorazione	Attività di ricerca, regolamentazione e tutela ambientale	Attività sportive e ricreative	TOTALE ECONOMIA DEL MARE	TOTALE ECONOMIA
Nord-Ovest	-2,0	2,5	0,5	0,9	1,2	6,1	0,5	0,9	-0,5
Nord-Est	0,4	-0,2	0,6	-0,9	0,6	4,1	1,1	0,6	-0,6
Centro	-2,3	-6,3	-0,1	0,8	2,7	4,5	-0,1	1,3	-0,7
Mezzogiorno	0,8	1,4	0,9	2,8	5,4	6,7	2,6	3,6	0,5
ITALIA	**-0,1**	**-0,5**	**0,5**	**1,3**	**3,6**	**5,6**	**1,4**	**2,2**	**-0,2**

Fonte: Unioncamere - Centro Studi delle Camere di commercio Guglielmo Tagliacarne

Lazio prima regione per numerosità; Basilicata prima per crescita percentuale

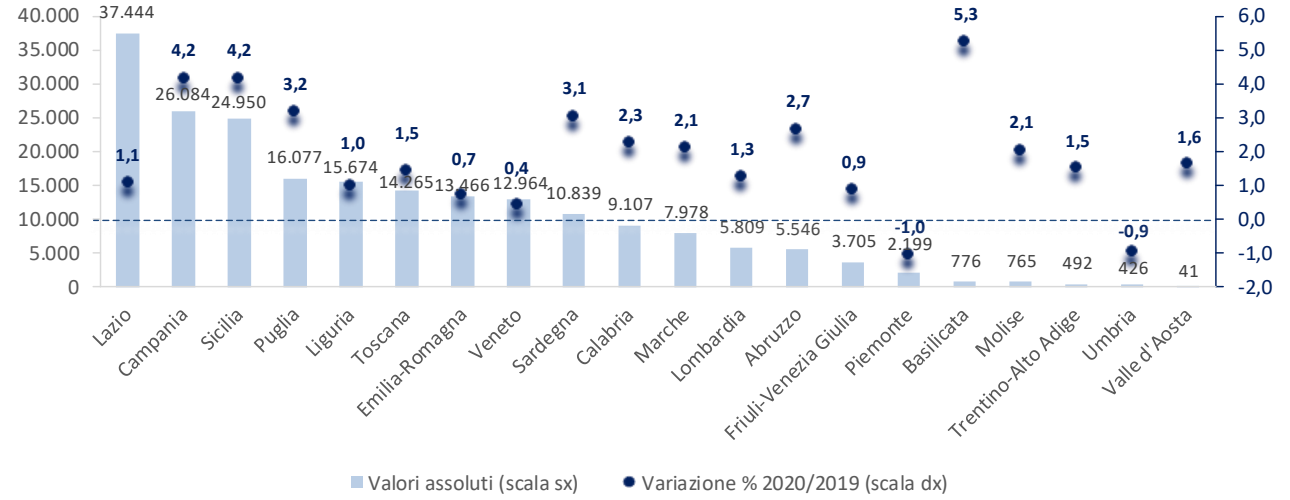
Nel complesso dell'economia, l'unica variazione demografica positiva si è riscontrata nel Meridione (+0,5%): flessioni, dunque, si sono registrate nel Nord-Ovest (-0,5%), nel Nord-Est (-0,6%) e al Centro (-0,7%), per una riduzione media nazionale del numero delle imprese pari allo 0,2%.

A livello regionale, la crescita percentuale più elevata di imprese dell'economia del mare si registra in Basilicata (con un +5,3% che porta la base imprenditoriale lucana a 776 unità), seguita dalla Campania e dalla Sicilia (entrambe con dinamiche pari al +4,2% e un livello assoluto pari, rispettivamente, a poco più di 26mila e poco meno di 25mila imprese). Le due regioni del Mezzogiorno occupano la seconda e la terza piazza anche nella graduatoria regionale per numero assoluto di imprese della Blue economy, dove primeggia il Lazio (oltre 37mila unità e una crescita

dell'1,1%).

Variazioni negative si riscontrano in Piemonte (-1,0%) e Umbria (-0,9%), regioni dove comunque la numerosità assoluta di imprese risulta essere poco rilevante (rispettivamente, meno di 2.100 e meno di 500 unità).

Dinamica delle imprese dell'economia del mare per regione
(Valori assoluti al 2020 e variazioni percentuali rispetto al 2019)



Fonte: Unioncamere - Centro Studi delle Camere di commercio Guglielmo Tagliacarne

BOX - ISCRIZIONI DELLE IMPRESE DELL'ECONOMIA DEL MARE NELL'ANNO DELLA PANDEMIA

La crisi economica scaturita dalla pandemia di Covid-19 ha investito pesantemente anche i comparti della Blue Economy, che hanno visto una riduzione complessiva del numero di imprese iscritte nel 2020, rispetto al 2019, pari a oltre 1.400 unità, quota parte del delta negativo di quasi 61mila riscontrato nel totale dell'economia nazionale. Il settore turistico, uno dei più colpiti dalle restrizioni atte a contrastare l'ondata pandemica nel Paese e non solo, spiega quasi l'85% di questa flessione, con particolare riferimento, a livello assoluto, ai servizi di alloggio e ristorazione, nell'ambito dei quali si sono registrate oltre mille iscrizioni in meno. Rilevante anche la perdita assoluta di iscrizioni nella filiera cantieristica (-125 unità), mentre inferiore, rispettivamente, alle 30 e alle 20 unità è il saldo negativo riscontrato nelle attività di ricerca, regolamentazione e tutela ambientale e nel settore dei trasporti marittimi.

Anche in termini relativi, sono gli alberghi e i ristoranti, da un lato, e le attività sportive e ricreative, dall'altro, a mostrare la variazione negativa del numero di iscrizioni tra il 2020 e il 2019 più rilevante (ad eccezione del caso dell'industria estrattiva, non significativo dal punto di vista della numerosità), con flessioni, rispettivamente, del 36,4% e del 25,2%; si tratta di valori il cui peso, come visto, conferisce alla diminuzione di iscritte dell'economia del mare un'intensità più elevata di quella del complesso delle attività economiche nazionali (-23,4% contro -17,2%).

Maggior resilienza, come visto in parte anche in termini assoluti, viene mostrata dalla filiera ittica (-6,7% di iscrizioni in meno tra il 2020 e il 2019), dal comparto della movimentazione di merci e passeggeri via mare (-5,6%) e dall'insieme delle attività di ricerca, regolamentazione e tutela ambientale (-4,7%), mentre è sembrato più consistente l'impatto della crisi derivante dall'emergenza sanitaria sulla cantieristica (-12,9% di iscritte in meno).

La dinamica appena descritta ha generato, tra il 2020 e il 2019, una riconfigurazione settoriale dell'economia del mare, che vede ancora primeggiare il settore turistico, con una quota, nel 2020, superiore al 50% del totale delle imprese iscritte della Blue Economy, ma che risulta inferiore di 8 punti percentuali a quella del 2019.

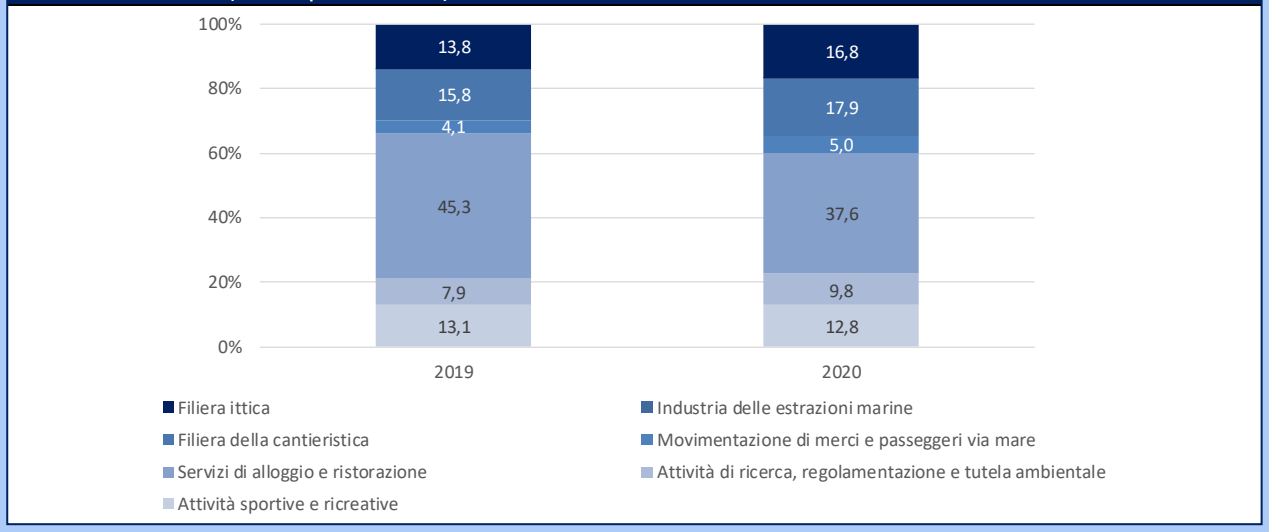
La maggior parte della quota percentuale di iscrizioni persa dal turismo è stata compensata dalla filiera ittica (con un aumento di 3 punti percentuali: dal 13,8% del 2019 al 16,8% del 2020), seguita dalla cantieristica (dal 15,8% al 17,9%) e dai trasporti marittimi (dal 7,9% al 9,8%).

Dinamica delle iscrizioni delle imprese dell'economia del mare, per settore
Anni 2019 e 2020 (valori assoluti)

	Filiera ittica	Industria delle estrazioni marine	Filiera della cantieristica	Movimentazione di merci e passeggeri via mare	Servizi di alloggio e ristorazione	Attività di ricerca, regolamentazione e tutela ambientale	Attività sportive e ricreative	TOTALE ECONOMIA DEL MARE	TOTALE ECONOMIA
2019	851	2	970	251	2.786	485	809	6.154	353.052
2020	794	1	845	237	1.773	462	605	4.717	292.308
Differenza 2019-2020	***-57***	***-1***	***-125***	***-14***	***-1.013***	***-23***	***-204***	***-1.437***	***-60.744***

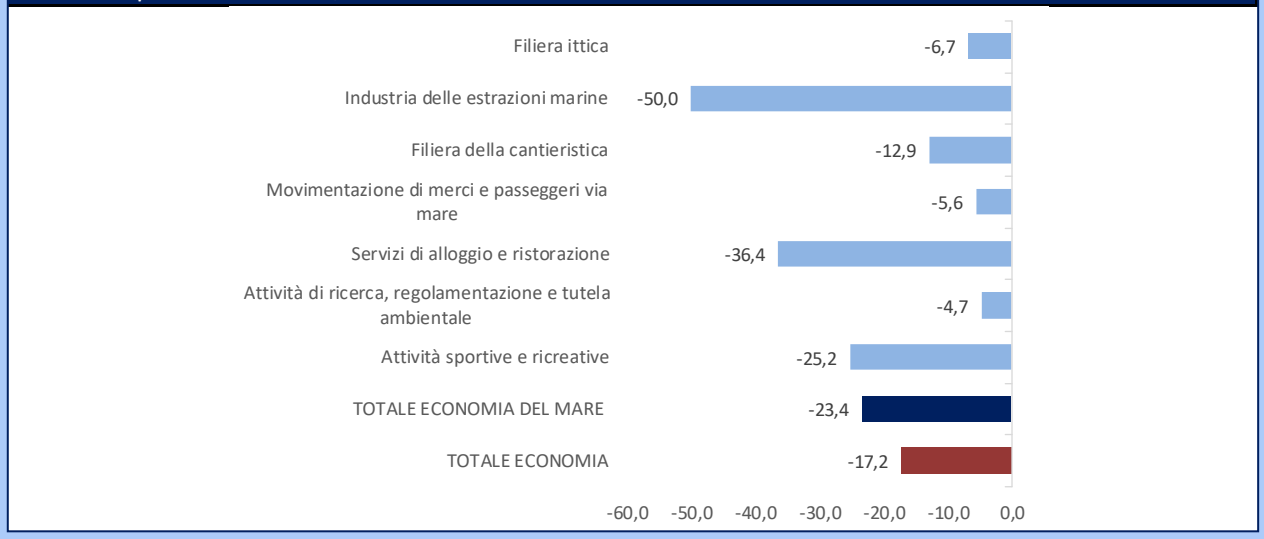
Fonte: Unioncamere - Centro Studi delle Camere di commercio Guglielmo Tagliacarne

Composizione settoriale delle iscrizioni delle imprese dell'economia del mare
Anni 2019 e 2020 (valori percentuali)



Fonte: Unioncamere - Centro Studi delle Camere di commercio Guglielmo Tagliacarne

Andamento settoriale delle iscrizioni delle imprese dell'economia del mare
Variazioni percentuali 2020/2019



Fonte: Unioncamere - Centro Studi delle Camere di commercio Guglielmo Tagliacarne

2.4.2 L'imprenditoria giovanile

Giovanile quasi un'impresa della Blue Economy su dieci

Nel 2020 sono oltre 19mila le imprese giovanili[47] dell'economia del mare. L'incidenza sul totale delle imprese che vi operano è del 9,3%, valore leggermente superiore rispetto a quanto riscontrato per il resto dell'economia (8,9%). Le imprese giovanili sono presenti in modo consistente, con quasi 11 mila unità, nei servizi di alloggio e ristorazione, in cui coprono una porzione pari all'11,4% della popolazione di imprese registrate nel settore.

La presenza di imprenditoria giovanile nelle imprese della filiera ittica (9,6%) è di poco superiore alla media dell'economia del mare, con quasi 3,2 mila unità. Inferiore alla media è, invece, quella delle attività ricreative e sportive (7,9%). La diffusione dell'imprenditoria giovanile è meno presente nei settori dei trasporti marittimi (6,7%), della cantieristica (5,6%) e nelle attività di ricerca, regolamentazione e tutela ambientale (5,2%).

Imprese giovanili nei settori dell'economia del mare per ripartizione geografica, a confronto con il totale

[47] In particolare, con il termine impresa giovanile si intende l'impresa la cui partecipazione del controllo e della proprietà è detenuta in prevalenza da persone di età inferiore ai 35 anni. Le imprese possono essere classificate in base al maggiore o minore grado di imprenditorialità giovanile, desunto dalla natura giuridica dell'impresa, dall'eventuale quota di capitale sociale detenuta da ciascun socio e dalla percentuale di giovani presenti tra gli amministratori o titolari o soci dell'impresa.

economia
Anno 2020 (valori assoluti e incidenze percentuali)

	Filiera ittica	Industria delle estrazioni marine	Filiera della cantieristica	Movimentazione di merci e passeggeri via mare	Servizi di alloggio e ristorazione	Attività di ricerca, regolamentazione e tutela ambientale	Attività sportive e ricreative	TOTALE ECONOMIA DEL MARE	TOTALE ECONOMIA
					Valori assoluti				
Nord-Ovest	218	0	349	88	754	103	158	1.670	126.425
Nord-Est	931	0	295	219	764	78	169	2.456	82.005
Centro	363	1	350	112	3.115	97	581	4.620	106.629
Mezzogiorno	1.685	6	533	372	6.310	168	1.553	10.627	226.100
ITALIA	**3.197**	**8**	**1.528**	**792**	**10.944**	**445**	**2.460**	**19.374**	**541.159**
					Incidenze % sul totale imprese				
Nord-Ovest	7,2	0,0	5,5	4,5	9,3	5,3	7,1	7,0	8,2
Nord-Est	11,8	0,0	6,4	9,8	6,8	5,5	5,2	8,0	7,2
Centro	6,2	1,0	4,6	4,5	10,0	4,7	5,4	7,7	8,0
Mezzogiorno	10,3	2,1	6,1	7,4	13,9	5,3	10,3	11,3	11,0
ITALIA	**9,6**	**1,6**	**5,6**	**6,7**	**11,4**	**5,2**	**7,9**	**9,3**	**8,9**

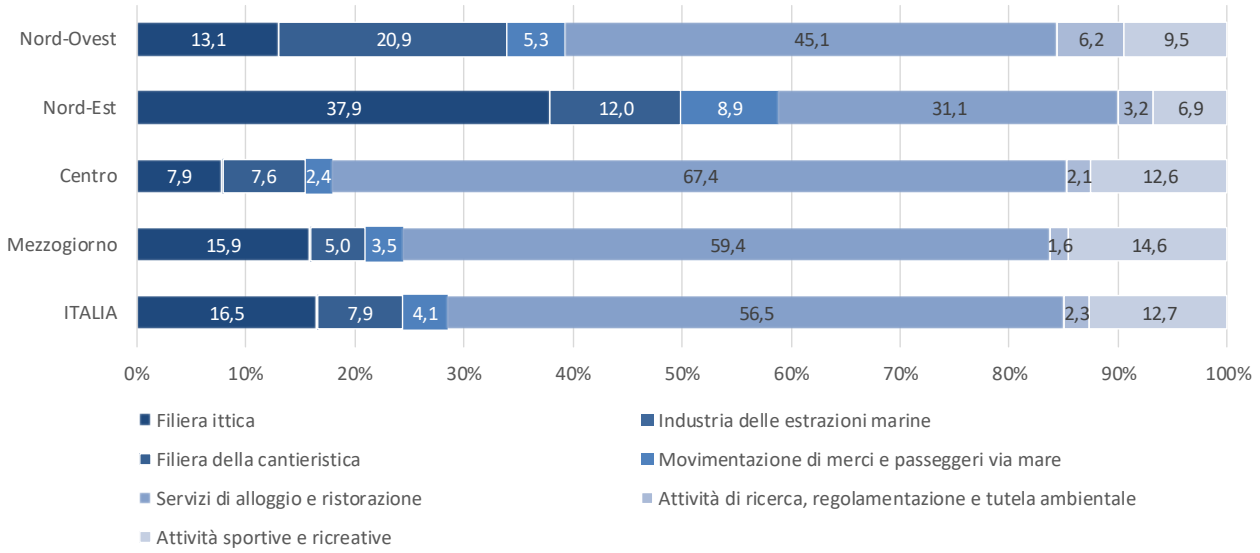
Fonte: Unioncamere - Centro Studi delle Camere di commercio Guglielmo Tagliacarne

In aumento il peso delle imprese giovanili nel settore alloggio e ristorazione

Dal punto di vista territoriale, il 54,9% delle imprese giovanili dell'economia del mare si concentrano nel Mezzogiorno (10.627 su 19.374), area in cui rappresentano l'11,3% del totale, in analogia con le proporzioni esistenti anche nel resto dell'economia, dove l'incidenza è dell'11,0%. Nella ripartizione i valori più elevati si raggiungono nei settori legati al turismo (alloggio e ristorazione e attività sportive e ricreative: 13,9% nel primo caso e 10,3% nel secondo) e nella filiera ittica (10,3%). In quattro casi l'incidenza delle imprese giovanili sul totale è più alta nel Nord-Est rispetto alle altre ripartizioni geografiche: in quello della filiera ittica (11,8% a fronte di una media nazionale del 9,6%), nei trasporti marittimi (9,8% contro 6,7%), nella cantieristica (6,4% contro 5,6%) e nelle attività di ricerca e regolamentazione (5,5% contro 5,2%).

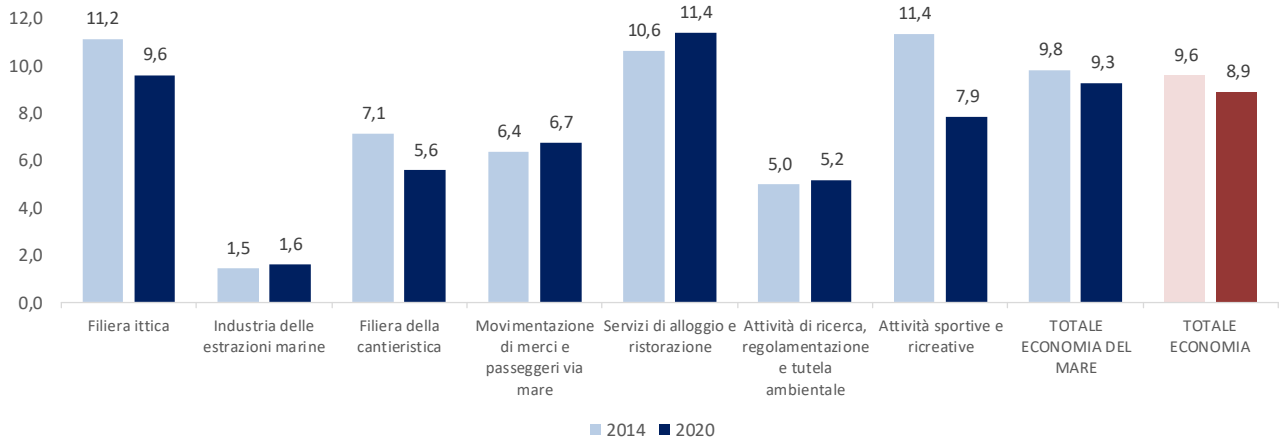
Nel confronto il 2014, l'incidenza delle imprese giovanili nel 2020 nell'economia del mare è diminuita di mezzo punto percentuale (9,8 contro 9,3%), tendenza sostanzialmente in linea con quella media complessiva (dal 9,6% all'8,9%). Le riduzioni più significative hanno caratterizzato il settore delle attività sportive e ricreative (dall'11,4% al 7,9%), della filiera ittica (dall'11,2% al 9,6%) e della cantieristica (da 7,1% al 5,6%), mentre un incremento di incidenza significativo si è verificato per il settore dell'alloggio e della ristorazione (dal 10,6% al 11,4%).

Distribuzione settoriale delle imprese giovanili dell'economia del mare per ripartizione geografica
Anno 2020 (valori percentuali)



Fonte: Unioncamere - Centro Studi delle Camere di commercio Guglielmo Tagliacarne

Incidenza delle imprese giovanili nei settori dell'economia del mare, a confronto con il totale economia
Anni 2014 e 2020 (valori percentuali)



Fonte: Unioncamere - Centro Studi delle Camere di commercio Guglielmo Tagliacarne

2.4.3 L'imprenditoria femminile

Le imprese femminili[48] presenti nell'economia del mare nel 2020 sono quasi 45mila. L'incidenza sul totale delle imprese del sistema è pari a

[48] In particolare, con il termine impresa femminile si intende l'impresa la cui partecipazione del controllo e della proprietà è detenuta in prevalenza da donne. Le imprese possono essere classificate in base al maggiore o minore

21,5%, leggermente inferiore a quella riscontrata per il resto dell'economia (22,0%).

Maggior rilevanza dell'imprenditoria femminile nel turismo

In analogia con il caso delle imprese giovanili, le attività a prevalenza di conduzione femminile sono più presenti nei settori dei servizi di alloggio-ristorazione (in cui rappresentano il 26,9% del totale, corrispondenti a quasi 26mila unità), delle attività sportive e ricreative (25,9%, con oltre 8mila unità) a cui si aggiunge la filiera ittica (17,2%, con oltre 5.700 imprese).

Per alberghi e ristoranti il Nord-Ovest detiene la percentuale più alta di presenza rispetto alle altre macro-aree (28,7%, oltre 2.300 unità), mentre nel Mezzogiorno si registra la percentuale più elevata per le attività sportive e ricreative (27,2%, con oltre 4mila unità). La filiera ittica vede invece il primato del Nord-Est con una quota del 19,0% (quasi 1.500 imprese).

Imprese femminili nei settori dell'economia del mare per ripartizione geografica, a confronto con il totale economia
Anno 2020 (valori assoluti e incidenze percentuali)

	Filiera ittica	Industria delle estrazioni marine	Filiera della cantieristica	Movimentazione di merci e passeggeri via mare	Servizi di alloggio e ristorazione	Attività di ricerca, regolamentazione e tutela ambientale	Attività sportive e ricreative	TOTALE ECONOMIA DEL MARE	TOTALE ECONOMIA
					Valori assoluti				
Nord-Ovest	567	6	531	170	2.333	217	563	4.387	314.064
Nord-Est	1.498	1	328	126	2.918	155	717	5.742	232.694
Centro	1.092	9	741	350	7.868	326	2.754	13.139	301.595
Mezzogiorno	2.566	38	1.010	641	12.713	499	4.080	21.546	487.874
ITALIA	**5.722**	**54**	**2.609**	**1.287**	**25.832**	**1.196**	**8.113**	**44.814**	**1.336.227**
					Incidenze % sul totale imprese				
Nord-Ovest	18,6	18,6	8,3	8,7	28,7	11,1	25,3	18,5	20,3
Nord-Est	19,0	6,9	7,1	5,6	26,0	10,9	22,0	18,7	20,4
Centro	18,5	7,8	9,8	13,9	25,3	15,9	25,4	21,9	22,7
Mezzogiorno	15,7	12,2	11,5	12,8	27,9	15,7	27,2	22,9	23,7
ITALIA	**17,2**	**11,4**	**9,5**	**11,0**	**26,9**	**13,9**	**25,9**	**21,5**	**22,0**

Fonte: Unioncamere - Centro Studi delle Camere di commercio Guglielmo Tagliacarne

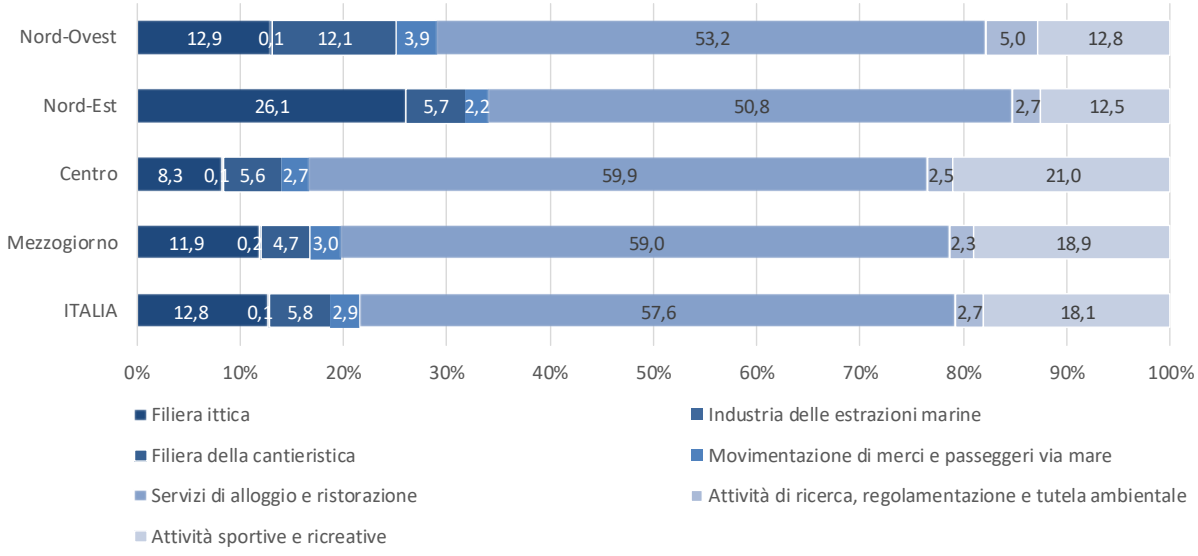
Le femminili crescono più nella Blue Economy che nel resto dell'economia

Rispetto all'anno 2014, nel 2020 si registra un incremento dell'incidenza delle imprese femminili (20,4% contro 21,5%), con una dinamica leggermente più accentuata rispetto al resto dell'economia, in cui la quota è salita dal 21,6% al 22%. Tale crescita è riscontrabile nei settori di alloggio e ristorazione, trasporti marittimi e cantieristica dell'economia

grado di imprenditorialità femminile, desunto dalla natura giuridica dell'impresa, dall'eventuale quota di capitale sociale detenuta da ciascun socio e dalla percentuale di donne presenti tra gli amministratori o titolari o soci dell'impresa.

del mare (negli altri comparti il dato è sostanzialmente stabile).

Distribuzione settoriale delle imprese femminili dell'economia del mare per ripartizione geografica
Anno 2020 (valori percentuali)

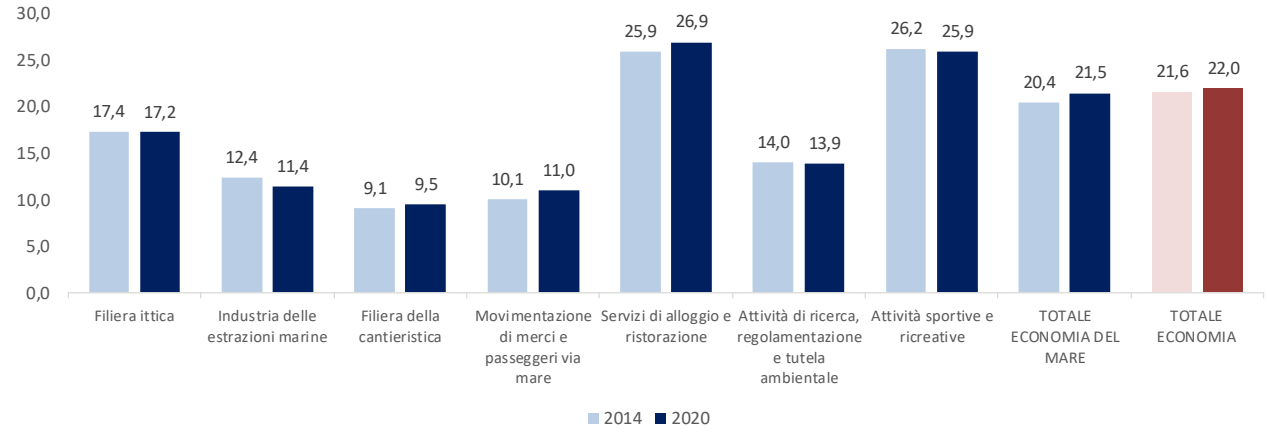


Fonte: Unioncamere - Centro Studi delle Camere di commercio Guglielmo Tagliacarne

Maggior incremento in alberghi e ristoranti

E' nei servizi di alloggio e ristorazione che si riscontra l'incremento più elevato nel periodo, con un valore della quota che passa da 25,9% nel 2014 a 26,9% nel 2020.

Incidenza delle imprese femminili nei settori dell'economia del mare, a confronto con il totale economia
Anni 2014 e 2020 (valori percentuali)



Fonte: Unioncamere - Centro Studi delle Camere di commercio Guglielmo Tagliacarne

2.4.4 L'imprenditoria straniera

Se si prendono a riferimento le due precedenti tipologie imprenditoriali, la componente relativa gli stranieri è la meno presente nell'economia del mare. Ciò detto, alla fine del 2020 si contano quasi 14.500 imprese

Il 6,9% delle imprese blu sono guidate da stranieri

straniere[49], che rispetto al 2014 (anno in cui erano poco più di 10mila) hanno fatto registrare un aumento significativo della loro presenza (+43,6%).

Tra i settori si rileva una quota più elevata di attività gestite da stranieri nei servizi di alloggio e ristorazione (8,7%, con quasi 8.400 imprese) e nella cantieristica (8,1%, oltre 2.200 aziende). Una percentuale di imprese straniere non trascurabile, pari al 5,4% (circa 1.700 unità), si trova anche nel settore delle attività sportive e ricreative. In tutti i casi esplicitati il Centro Italia è la macro-area con la più elevata incidenza, in media 10,5%, valore significativamente superiore a quello riscontrato nella Blue Economy in generale e in linea con quello riferito all'economia nazionale nel complesso (10,4%).

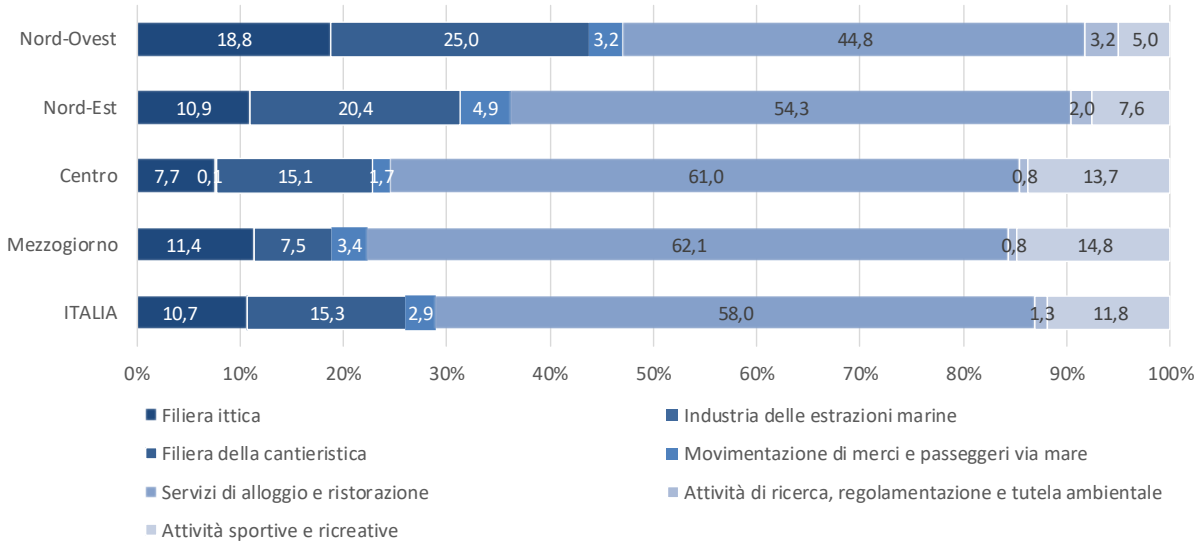
Imprese straniere nei settori dell'economia del mare per ripartizione geografica, a confronto con il totale economia
Anno 2020 (valori assoluti e incidenze percentuali)

	Filiera ittica	Industria delle estrazioni marine	Filiera della cantieristica	Movimentazione di merci e passeggeri via mare	Servizi di alloggio e ristorazione	Attività di ricerca, regolamentazione e tutela ambientale	Attività sportive e ricreative	TOTALE ECONOMIA DEL MARE	TOTALE ECONOMIA
					Valori assoluti				
Nord-Ovest	362	1	483	62	866	62	96	1.932	191.211
Nord-Est	267	0	498	119	1.326	49	186	2.445	128.880
Centro	481	3	950	106	3.831	52	862	6.286	169.020
Mezzogiorno	432	0	286	129	2.362	30	561	3.800	142.046
ITALIA	**1.543**	**4**	**2.217**	**415**	**8.385**	**193**	**1.705**	**14.462**	**631.157**
					Incidenze % sul totale imprese				
Nord-Ovest	11,9	2,4	7,6	3,1	10,6	3,2	4,3	8,1	12,3
Nord-Est	3,4	0,0	10,8	5,3	11,8	3,4	5,7	8,0	11,3
Centro	8,2	2,9	12,5	4,2	12,3	2,5	7,9	10,5	12,7
Mezzogiorno	2,6	0,0	3,3	2,6	5,2	1,0	3,7	4,0	6,9
ITALIA	**4,6**	**0,9**	**8,1**	**3,5**	**8,7**	**2,2**	**5,4**	**6,9**	**10,4**

Fonte: Unioncamere - Centro Studi delle Camere di commercio Guglielmo Tagliacarne

Distribuzione settoriale delle imprese straniere dell'economia del mare per ripartizione geografica
Anno 2020 (valori percentuali)

[49] In particolare, con il termine impresa straniera si intende l'impresa la cui partecipazione del controllo e della proprietà è detenuta in prevalenza da stranieri. Le imprese possono essere classificate in base al maggiore o minore grado di imprenditorialità straniera, desunto dalla natura giuridica della stessa, dall'eventuale quota di capitale sociale detenuta da ciascun socio e dalla percentuale di stranieri presenti tra gli amministratori o titolari o soci.

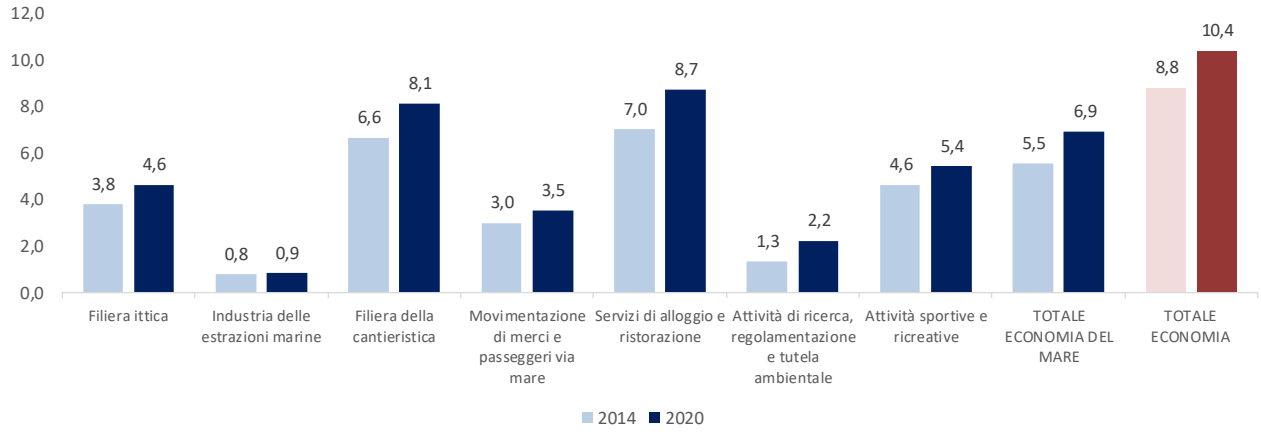


Fonte: Unioncamere - Centro Studi delle Camere di commercio Guglielmo Tagliacarne

Cresce costantemente e in tutti i comparti la quota di imprese straniere della Blue Economy

Sempre prendendo a confronto il 2014, la quota di presenza di imprenditoria straniera cresce in tutti i settori dell'economia del mare, in particolare nel settore dei servizi di alloggio e ristorazione, in cui si è passati dal 7,0% del 2014 all'8,7% del 2020 e nella filiera cantieristica, dove la quota è cresciuta dal 6,6% all'8,1%. In generale, considerando il totale del sistema mare, in virtù dell'incremento del numero di imprese citato in precedenza, dal 2014 al 2020 si registra un aumento di presenza relativa di imprese straniere di 1,4 punti percentuali (dal 5,5% al 6,9%).

Incidenza delle imprese straniere nei settori dell'economia del mare, a confronto con il totale economia
Anni 2014 e 2020 (valori percentuali)



Fonte: Unioncamere - Centro Studi delle Camere di commercio Guglielmo Tagliacarne

2.5 Il commercio estero

L'economia del mare rappresenta un insieme di attività eterogenee che, nell'analisi dell'interscambio commerciale, sono riconducibili sostanzialmente a due macro-categorie: chi si occupa di produrre imbarcazioni (navi, yatch, gommoni, ecc.) e chi produce ricchezza attraverso la pesca, la lavorazione, la conservazione e commercializzazione dei prodotti dell'ittica. La distinzione è fondamentale nella disamina territoriale dei dati dove, da un lato, quello della cantieristica, appare evidente la prevalenza delle aree del Centro-Nord, laddove nel settore ittico, invece, il ruolo del Mezzogiorno è di particolare rilievo, con numerose realtà che rappresentano delle vere e proprie eccellenze italiane.

Cresce, nell'ultimo anno, l'export della Blue Economy, in controtendenza con il totale dell'economia

Complessivamente, i due comparti della Blue Economy (settore ittico[50] e cantieristica[51]) superano i 5,6 miliardi di euro di esportazione. Si tratta del valore più alto mai registrato, ancor maggiore del dato riferito al 2018 (+256 milioni) e oltre 2,5 miliardi di euro in più del dato registrato nel 2013, punto di minimo del periodo complessivamente analizzato (2011-2020). Una ripresa, quella degli ultimi anni, per lo più associabile al rilancio della cantieristica, fermo restando una variazione comunque positiva espressa anche dal comparto ittico, che ha tuttavia subito una frenata nel 2019 e un'inversione di tendenza nel 2020.

Il vero traino, pare in effetti essere costituito dalla componente cantieristica (+487 milioni), a fronte di una perdita di 22 milioni fatta registrare dall'export della filiera ittica.

Sempre grazie alla cantieristica, si assiste nell'ultimo anno (dopo un quadriennio di costante peggioramento) ad un netto miglioramento del saldo commerciale, in grandissima parte spiegato dalla frenata delle importazioni fatta registrare dalle attività relative alla costruzione di navi e di imbarcazioni da diporto.

Concentrando l'attenzione sulle dinamiche delle esportazioni della Blue Economy, appare piuttosto altalenante il trend instaurato negli ultimi anni, con picchi positivi registrati nel 2014, 2016 e 2020. Per quanto riguarda le filiera, anche quest'ultimo dato viene trainato dal +11,0% fatto registrare dalla cantieristica, a fronte del -3,1% che ha invece interessato l'ittica. Nell'ultimo anno, la crescita delle vendite oltre confine della Blue Economy appare in netta controtendenza con la media nazionale, che sperimenta una discesa del 9,7%.

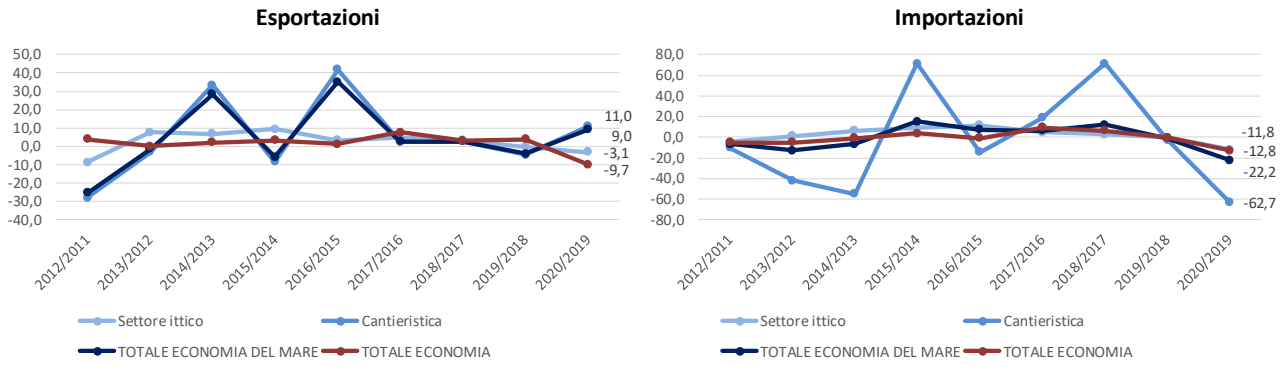
[50] Corrispondente ai gruppi di attività economica 03.11.0 (pesca), 03.21.0 (acquacoltura), 10.20.0 (lavorazione e conservazione di pesce, crostacei e molluschi) della classificazione Ateco 2007.
[51] Corrispondente ai gruppi di attività economica 30.11.0 (costruzioni di navi e imbarcazioni), 30.12.0 (costruzioni di imbarcazioni da diporto e sportive) della classificazione Ateco 2007.

Flussi commerciali dell'Italia nei comparti dell'economia del mare
Anni 2011-2020 (valori assoluti in milioni di euro e incidenze percentuali sul totale economia)

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Valori assoluti (in milioni di euro)										
ESPORTAZIONI										
Settore ittico	569	519	559	597	654	675	707	731	730	708
Cantieristica	3.646	2.622	2.537	3.383	3.101	4.397	4.509	4.630	4.423	4.910
Totale mare	**4.215**	**3.142**	**3.096**	**3.980**	**3.755**	**5.073**	**5.216**	**5.361**	**5.153**	**5.617**
IMPORTAZIONI										
Settore ittico	4.476	4.275	4.322	4.586	4.989	5.564	5.822	5.989	5.971	5.268
Cantieristica	2.254	2.018	1.173	529	905	773	920	1.576	1.538	574
Totale mare	**6.730**	**6.293**	**5.495**	**5.115**	**5.894**	**6.337**	**6.742**	**7.565**	**7.509**	**5.842**
SALDO										
Settore ittico	-3.907	-3.756	-3.763	-3.989	-4.335	-4.888	-5.115	-5.258	-5.240	-4.561
Cantieristica	1.392	604	1.365	2.854	2.196	3.624	3.589	3.054	2.885	4.336
Totale mare	**-2.515**	**-3.152**	**-2.399**	**-1.135**	**-2.139**	**-1.264**	**-1.526**	**-2.204**	**-2.355**	**-225**
Incidenze % sul totale dei flussi commerciali nazionali										
	2011	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**
ESPORTAZIONI										
Settore ittico	0,15	0,13	0,14	0,15	0,16	0,16	0,16	0,16	0,15	0,16
Cantieristica	0,97	0,67	0,65	0,85	0,75	1,05	1,00	1,00	0,92	1,13
Totale mare	**1,12**	**0,81**	**0,79**	**1,00**	**0,91**	**1,22**	**1,16**	**1,16**	**1,07**	**1,30**
IMPORTAZIONI										
Settore ittico	1,12	1,12	1,20	1,28	1,35	1,51	1,45	1,41	1,41	1,42
Cantieristica	0,56	0,53	0,32	0,15	0,24	0,21	0,23	0,37	0,36	0,16
Totale mare	**1,68**	**1,65**	**1,52**	**1,43**	**1,59**	**1,72**	**1,68**	**1,78**	**1,77**	**1,58**

Fonte: Unioncamere - Centro Studi delle Camere di commercio Guglielmo Tagliacarne

Dinamica dei flussi commerciali nei comparti dell'economia del mare e nel totale economia
(Variazioni percentuali annuali 2011-2020)



Fonte: Unioncamere - Centro Studi delle Camere di commercio Guglielmo Tagliacarne

Su base territoriale, esistono diverse realtà di specializzazione a seconda della filiera che si analizza. Nell'ittica, i 708 milioni di euro di esportazione sono per lo più assorbiti dalla provincia di Como (quasi 183 milioni di euro); Venezia (oltre 43 milioni), Rimini (quasi 35 milioni) e Rovigo (quasi

Le esportazioni della filiera ittica a livello provinciale

34 milioni) seguono nella particolare graduatoria mentre, in termini di incidenza percentuale sul totale dell'export, Vibo Valentia mantiene il primato già registrato negli altri anni (28,2%). Il valore della provincia calabrese appare di quasi sei volte superiore a quello relativo alla seconda realtà territoriale riportata, quella di Agrigento (4,8%).

Le tre posizioni immediatamente successive sono rappresentative di altre due province della Sicilia e di una lombarda: Trapani, Palermo e Como (tutte appaiate con un valore pari al 3,6% sul totale).

Egemonia delle province settentrionali nella graduatoria assoluta provinciale di export della cantieristica

Nel settore cantieristico, la maggior parte dell'export prodotto dall'Italia proviene dalla provincia di Trieste (966 milioni). Seconda, per valore assoluto, Genova con oltre 836 milioni, mentre terza è ancora una provincia del Friuli-Venezia Giulia e, nello specifico, quella di Gorizia (quasi 708 milioni). A seguire, si collocano le province di Lucca (quasi 678 milioni), La Spezia (317 milioni), Forlì-Cesena (212,5 milioni) e Rimini (196,5 milioni).

Considerando anche Ancona, Ravenna e Savona, che chiudono la top ten, si evince come la stessa sia, dunque, costituita tutta da realtà dell'Italia settentrionale, eccezion fatta per Lucca, unica a interrompere l'egemonia delle province settentrionali nel comparto.

In termini relativi, invece, nella graduatoria per peso della cantieristica compaiono anche due province del Mezzogiorno, fermo restando il dominio del Centro-Nord: dopo Gorizia, La Spezia e Trieste

In termini relativi compaiono anche le province del Mezzogiorno

(rispettivamente prima con il 42,5%, seconda con il 39,4% e terza con il 26,6%), troviamo Palermo (24,9 milioni) e, preceduta da Genova (19,1%) e Lucca (17,3%), Catanzaro, con una quota pari al 16,8% dell'export provinciale, che rappresenta comunque un rilevante livello di specializzazione.

Prime province del settore ittico e della cantieristica per valore delle esportazioni e ruolo sull'economia locale

Anno 2020 (valori assoluti in milioni di euro e incidenze percentuali sul totale economia)

SETTORE ITTICO

	Valori assoluti			**Incidenza sul totale delle esportazioni provinciali**	
Pos.	**Provincia**	**Milioni di euro**	**Pos.**	**Provincia**	**Quote %**
1	Como	182,6	1	Vibo Valentia	28,2
2	Venezia	43,4	2	Agrigento	4,8
3	Rimini	34,6	3	Como	3,6
4	Rovigo	33,8	4	Trapani	3,6
5	Udine	33,1	5	Palermo	3,6
6	Ancona	28,7	6	Brindisi	2,2
7	Ferrara	24,6	7	Rovigo	1,6
8	Alessandria	22,1	8	Rimini	1,6
9	Brindisi	19,0	9	Crotone	1,5
10	Parma	18,8	10	Ferrara	1,2
	Nord-Ovest	*261,6*		*Nord-Ovest*	0,16
	Nord-Est	*245,8*		*Nord-Est*	0,17
	Centro	*76,2*		*Centro*	0,10
	Mezzogiorno	*123,6*		*Mezzogiorno*	0,29
	ITALIA	**707,6**		**ITALIA**	**0,16**

CANTIERISTICA

	Valori assoluti			**Incidenza sul totale delle esportazioni provinciali**	
Pos.	**Provincia**	**Milioni di euro**	**Pos.**	**Provincia**	**Quote %**
1	Trieste	966,0	1	Gorizia	42,5
2	Genova	836,3	2	La Spezia	39,4
3	Gorizia	707,8	3	Trieste	26,6
4	Lucca	677,8	4	Palermo	24,9
5	La Spezia	317,0	5	Genova	19,1
6	Forlì-Cesena	212,5	6	Lucca	17,3
7	Rimini	196,5	7	Catanzaro	16,8
8	Ancona	160,1	8	Rimini	8,9
9	Ravenna	117,9	9	Savona	7,4
10	Savona	104,3	10	Imperia	7,3
	Nord-Ovest	1.499,8		*Nord-Ovest*	0,92
	Nord-Est	2.309,9		*Nord-Est*	1,61
	Centro	935,2		*Centro*	1,17
	Mezzogiorno	159,1		*Mezzogiorno*	0,37
q	**ITALIA**	**4.909,5**		**ITALIA**	**1,13**

Fonte: Unioncamere - Centro Studi delle Camere di commercio Guglielmo Tagliacarne

3 GLI EFFETTI DELL'EMERGENZA SANITARIA SULLE IMPRESE DELL'ECONOMIA DEL MARE

3.1 Le dinamiche congiunturali

L'anno 2020 è stato segnato dall'emergenza sanitaria legata alla diffusione del Covid-19, emergenza che continua a protrarsi, con pesanti ripercussioni economiche e sociali.

Una peculiarità della crisi innescata dalla pandemia è indubbiamente l'eterogeneità degli impatti sui settori produttivi. Per quanto riguarda gli effetti sul "Sistema mare", tra i mesi di ottobre e novembre 2020, Unioncamere ha condotto una indagine su un campione di oltre 1.400 imprese dell'economia del mare (all'interno di un campione più ampio di quasi 33 mila imprese),volta a mettere in luce l'impatto della pandemia sul settore, le maggiori criticità riscontrate e le più importanti strategie messe a punto per far fronte alle difficoltà.

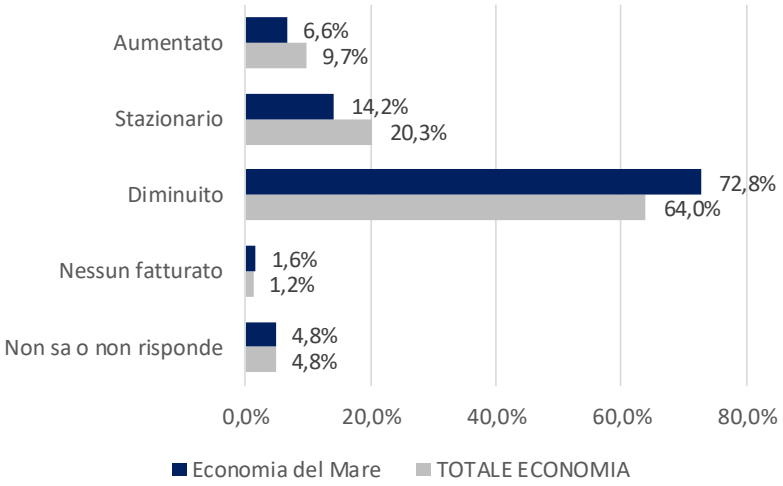
L'impatto del Covid sulle imprese blu è stato decisamente più intenso rispetto all'intera economia

I risultati dell'indagine evidenziano chiaramente come l'impatto del Covid sulle imprese del "Sistema mare" sia stato decisamente più intenso rispetto al sistema imprenditoriale nel suo complesso. Il 72,8% delle imprese blu dichiara di aver sperimentato un calo del fatturato tra il 2019 ed il 2020, quota che si ferma al 64,0% di media per l'intera economia. Più nel dettaglio, tra le imprese blu il 21,1% afferma di aver registrato una flessione del fatturato di oltre il 50%, superando di quasi dieci punti percentuali la media riconducibile al totale economia (11,8%). Il fatturato è rimasto stazionario per il 14,2% degli intervistati (20,3% per il totale economia), mentre solo il 6,6% sostiene di aver sperimentato un incremento (9,7% per il totale economia).

I comparti legati al turismo sono quelli più colpiti

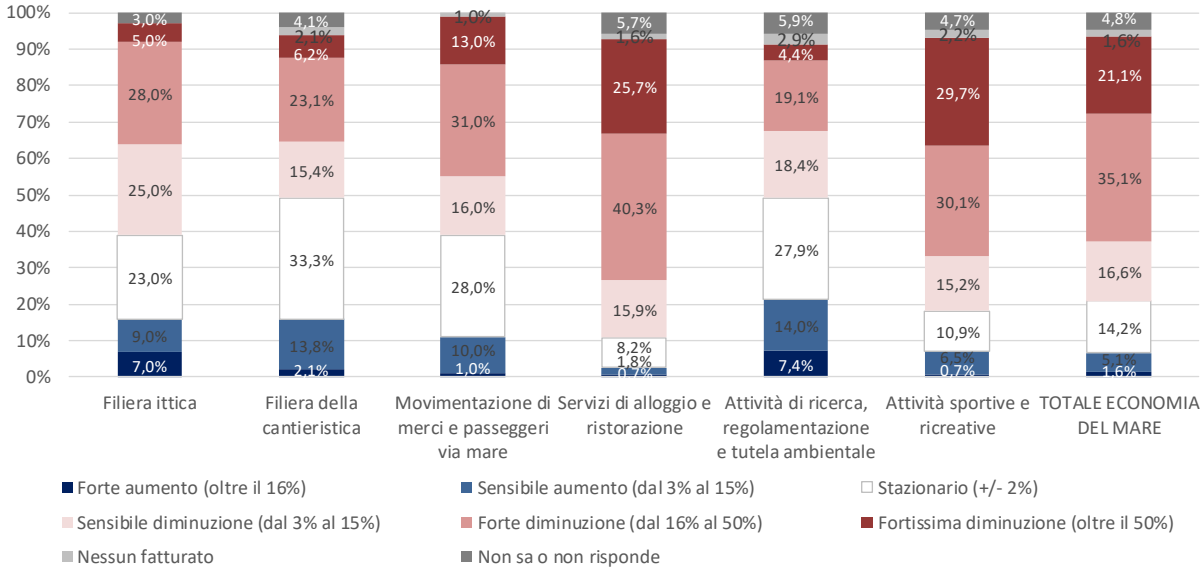
Gli effetti dello shock da Covid-19 si rivelano fortemente asimmetrici anche all'interno del "Sistema mare". I comparti che hanno maggiormente risentito delle misure e restrizioni messe in campo per contrastare la diffusione del Coronavirus sono quelli che operano nella filiera del turismo: la percentuale di imprese che ha subito una contrazione del volume d'affari sale al 75% nel comparto delle attività sportive e ricreative (di cui il 29,7% con un calo di oltre il 50%) e addirittura all'81,9% nel comparto dei servizi di alloggio e ristorazione (di cui il 25,7% con un calo di oltre il 50%). Si aggira intorno al 60% la quota di intervistati che dichiara una diminuzione del fatturato nella filiera ittica (58,0%) e nel comparto della movimentazione di merci e passeggeri via mare (60,0%) e intorno al 40% nei comparti della ricerca, regolamentazione e tutela ambientale (41,9%) e nella filiera della cantieristica (44,6%).

Andamento del fatturato nel 2020 rispetto al 2019delle imprese dell'economia del mare e nel totale economia
(valori percentuali)



Fonte: Indagine Sisprint 2020

Andamento del fatturato delle imprese dell'economia del mare nel 2020 rispetto al 2019, per settore
(valori percentuali)



Fonte: Indagine Sisprint 2020

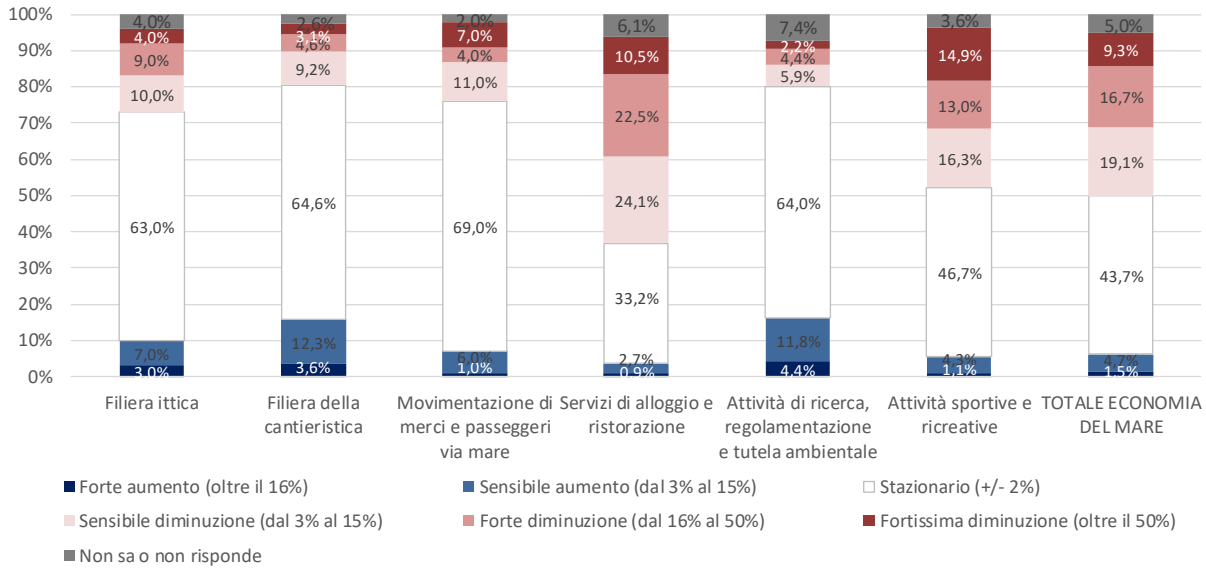
Le misure a salvaguardia dell'occupazione hanno attutito i pesanti effetti della crisi sui lavoratori

È evidente come le misure a salvaguarda dell'occupazione abbiano consentito, per il momento, di attutire i pesanti effetti della crisi provocata dalla pandemia sui lavoratori. Il 45,1% delle imprese blu ha dovuto ridurre il personale impiegato, ma una quota importante, pari al 43,7%,è riuscito a mantenerlo stabile. Rimane contenuto il numero di imprese che ha dovuto incrementare il numero di occupati (6,2%).

Dal punto di vista settoriale, si ripresentano gli andamenti riscontrati per il fatturato. I comparti che hanno registrato le performance peggiori sono quelli legati al turismo in senso ampio. Nello specifico, il 57,0% ed il

44,2% degli intervistati che opera, rispettivamente, nei servizi di alloggio e ristorazione e nel comparto delle attività sportive e ricreative, sostiene di aver ridotto il numero degli occupati tra il 2019 ed il 2020, mentre si rilevano percentuali più contenute, intorno al 20%, nella filiera ittica (23,0%) e nel comparto della movimentazione di merci e passeggeri via mare (22,0%) e, al di sotto del 20%, nella cantieristica (16,9%) e nelle attività di ricerca, regolamentazione e tutela ambientale (12,5%).

Andamento dell'occupazione* delle imprese dell'economia del mare nel 2020 rispetto al 2019, per settore
(valori percentuali)



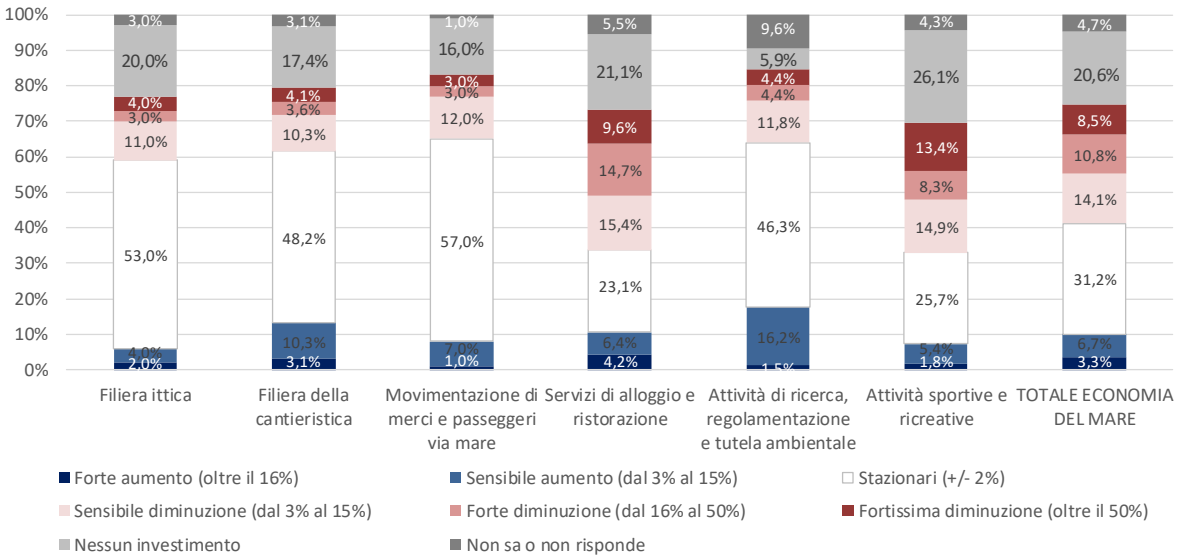
* Occupati con qualsiasi forma contrattuale (anche stagionali, collaboratori a progetto e somministrati).
Fonte: Indagine Sisprint 2020

Frenano gli investimenti

Lo scenario di crisi e la necessità di preservare la propria sostenibilità economica, ha portato le imprese blu a frenare i propri investimenti. Una azienda ogni cinque dichiara di non aver realizzato investimenti (20,6%), un altro 33,4% di aver tagliato i propri investimenti rispetto all'anno precedente, mentre il 31,2% li ha mantenuti stabili. Non mancano però le imprese che hanno deciso investire di più: si tratta di una azienda ogni dieci (10,1%).

Ancora una volta le dinamiche meno sfavorevoli si riscontrano per le aziende che operano nel comparto della ricerca, regolamentazione e tutela ambientale e della cantieristica, e, a seguire, nel comparto della movimentazione di merci e passeggeri via mare e nella filiera ittica. I comparti maggiormente interessati dal calo degli investimenti sono i servizi di alloggio e ristorazione (il 21,1% degli intervistati sostiene di non aver investito ed un altro 39,7% di aver ridotto i propri investimenti) e le attività sportive e ricreative (il 26,1% degli intervistati non ha investito ed un altro 36,6% ha ridotto i propri investimenti).

Andamento degli investimenti delle imprese dell'economia del mare nel 2020 rispetto al 2019, per settore
(valori percentuali)



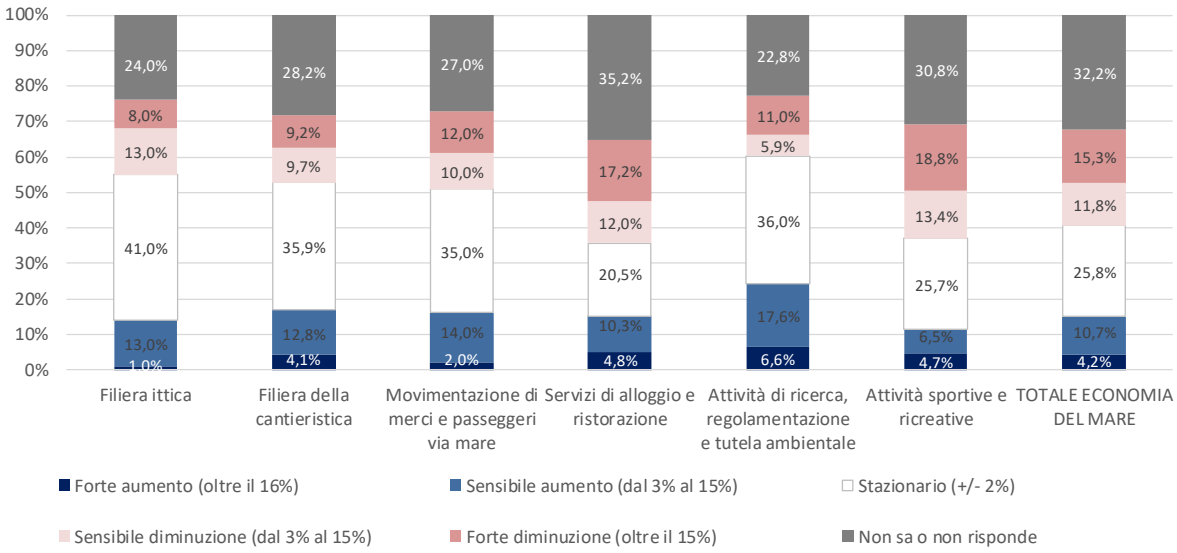
Fonte: Indagine Sisprint 2020

Passando all'analisi delle previsioni di andamento del fatturato e dell'occupazione nel 2021, si evince il contesto di grande incertezza in cui le imprese si trovano ad operare, che interessa, peraltro, sebbene con intensità diverse, tutti i comparti dell'economia del mare. Il 32,2% delle imprese blu non è stato in grado di valutare l'andamento del proprio volume d'affari nel 2021, quota che scende al 26,1%, quindi non di molto, con riferimento all'andamento degli occupati. Le imprese del

Gli andamenti di fatturato e occupazione nel 2021: grande incertezza tra le imprese

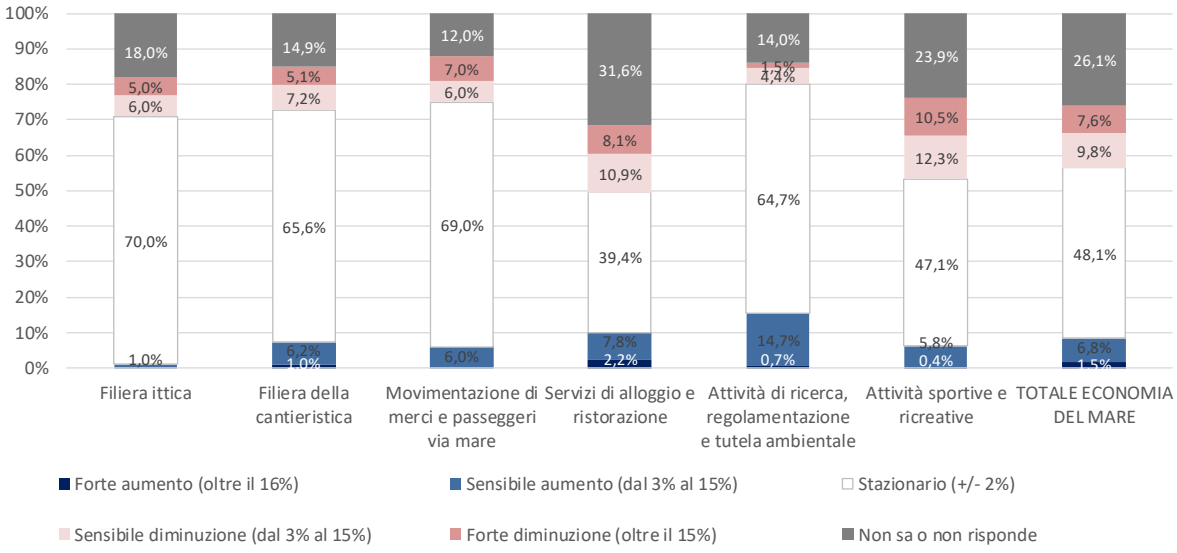
"Sistema mare" sembrano comunque confidare sul fatto che il 2021 sia un anno migliore del 2020. Il 15,0% delle aziende prevede un aumento del fatturato nel 2021, mentre il 25,8% ritiene che rimarrà invariato; la percentuale, invece, di coloro che si aspettano un calo è pari al 27,1%. Per quanto riguarda le previsioni sul fronte occupazionale, il 48,1% delle aziende non prevede cambiamenti nei propri livelli occupazionali e l'8,3% si attende un incremento, le indicazioni di riduzione interessano il 17,4% delle imprese.

Andamento previsionale del fatturato delle imprese dell'economia del mare nel 2021 rispetto al 2020, per settore
(valori percentuali)



Fonte: Indagine Sisprint 2020

Andamento previsionale dell'occupazione* delle imprese dell'economia del mare nel 2021 rispetto al 2020, per settore
(valori percentuali)



* Occupati con qualsiasi forma contrattuale (anche stagionali, collaboratori a progetto e somministrati).
Fonte: Indagine Sisprint 2020

3.2 Criticità, strategie e provvedimenti per mitigare gli effetti negativi dello shock da Covid-19

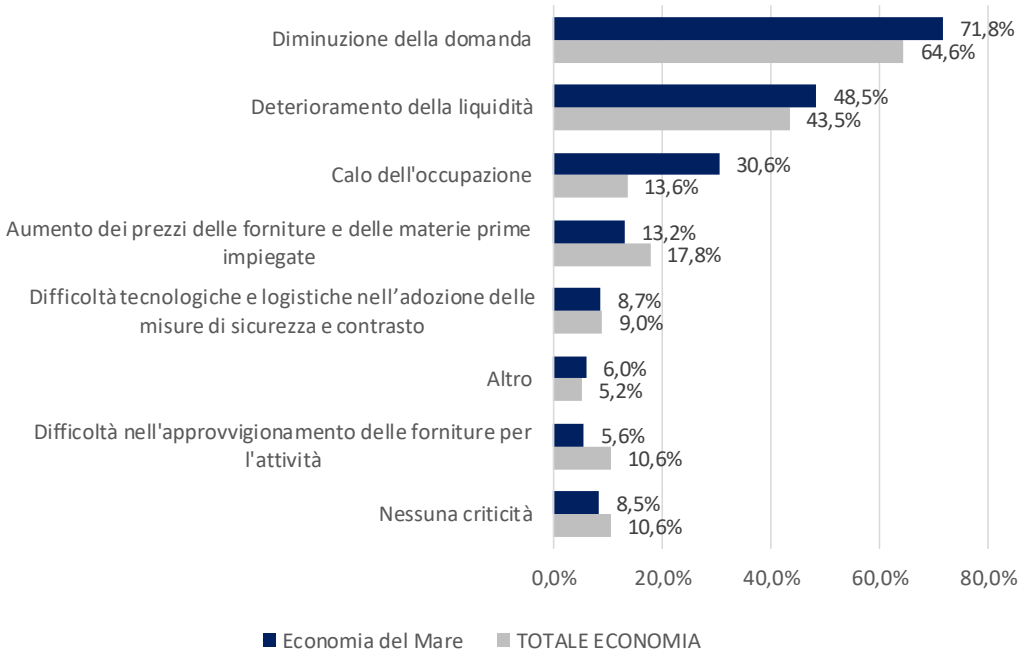
Gli andamenti congiunturali analizzati nel precedente paragrafo mostrano il prezzo altissimo che le imprese del "Sistema mare" stanno pagando a causa della crisi economica scatenata dalla pandemia.

Il 71,8% delle imprese blu denuncia un rallentamento della domanda

Dalle risposte qualitative degli imprenditori intervistati si evince come la criticità maggiore sia stata riscontrata nel rallentamento della domanda, domestica o estera, segnalato da ben il 71,8% delle imprese blu. Non meno rilevante è il deterioramento della liquidità (48,5%). Queste sono le criticità maggiormente sentite anche dal sistema imprenditoriale nel suo complesso, per quanto la quota di imprese coinvolte risulti leggermente più contenuta (rispettivamente, il 64,6% ed il 43,5%). Indubbiamente il calo dell'occupazione ha colpito in modo più severo l'economia del mare (viene segnalato dal 30,6% degli imprenditori) piuttosto che il resto dell'economia (13,6%). Da non trascurare l'aumento dei prezzi delle forniture e delle materie prime impiegate (13,2% delle imprese blu; 17,8% totale economia), le difficoltà tecnologiche e logistiche nell'adozione delle misure di sicurezza e contrasto (8,7% contro 9,0%) e le difficoltà nell'approvvigionamento delle forniture per l'attività (5,6% contro 10,6%).

Tra le imprese delle economie del mare l'8,5% ha affermato di non aver riscontrato alcuna criticità a seguito dell'emergenza sanitaria, quota che sale al 10,6% se si considerano anche gli altri settori economici.

Criticità riscontrate a seguito dell'emergenza sanitaria dalle imprese dell'economia del mare*
Anno 2020 (valori percentuali)

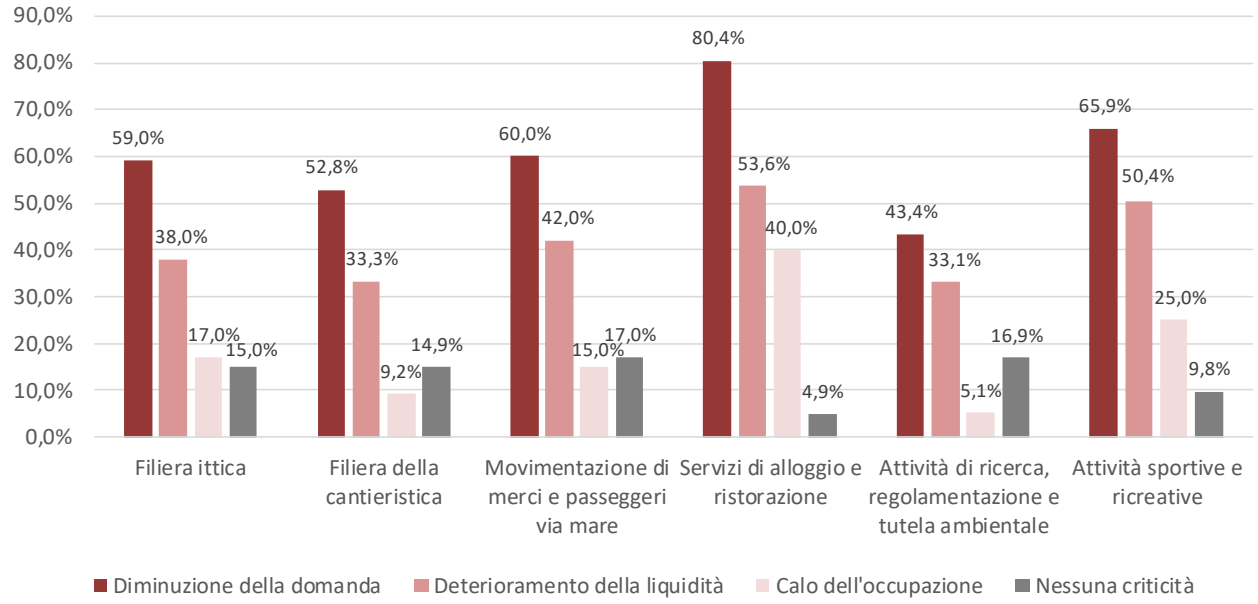


* Domanda a risposta multipla. Totale diverso da 100.
Fonte: Indagine Sisprint 2020

Criticità particolarmente diffuse tra i servizi di alloggio e ristorazione

Complessivamente, la diminuzione della domanda, il deterioramento della liquidità e il calo dell'occupazione sono, in ordine per rilevanza, le criticità che più frequentemente i diversi comparti dell'economia del mare si sono trovate a dover fronteggiare. Le imprese dei servizi di alloggio e ristorazione sono state indubbiamente quelle maggiormente interessate, con l'80,4% degli imprenditori che ha denunciato una contrazione della domanda (media economia del mare 71,8%), il 53,6% un deterioramento della liquidità (contro una media del 48,5%) ed il 40,0% un calo dell'occupazione (contro il 30,6%). Seguono le attività sportive e ricreative, mentre la cantieristica e le attività di ricerca, regolamentazione e tutela ambientale sono i comparti in cui si riscontra, a tal proposito, un coinvolgimento più contenuto. In questi due ultimi comparti, in effetti, la percentuale di operatori che non ha riscontrato alcuna criticità sale, rispettivamente, al 14,9% e 16,9% (media economia del mare 8.5%).

Principali criticità riscontrate a seguito dell'emergenza sanitaria dalle imprese dell'economia del mare, per settore*
Anno 2020 (valori percentuali)



* Domanda a risposta multipla. Totale diverso da 100.
Fonte: Indagine Sisprint 2020

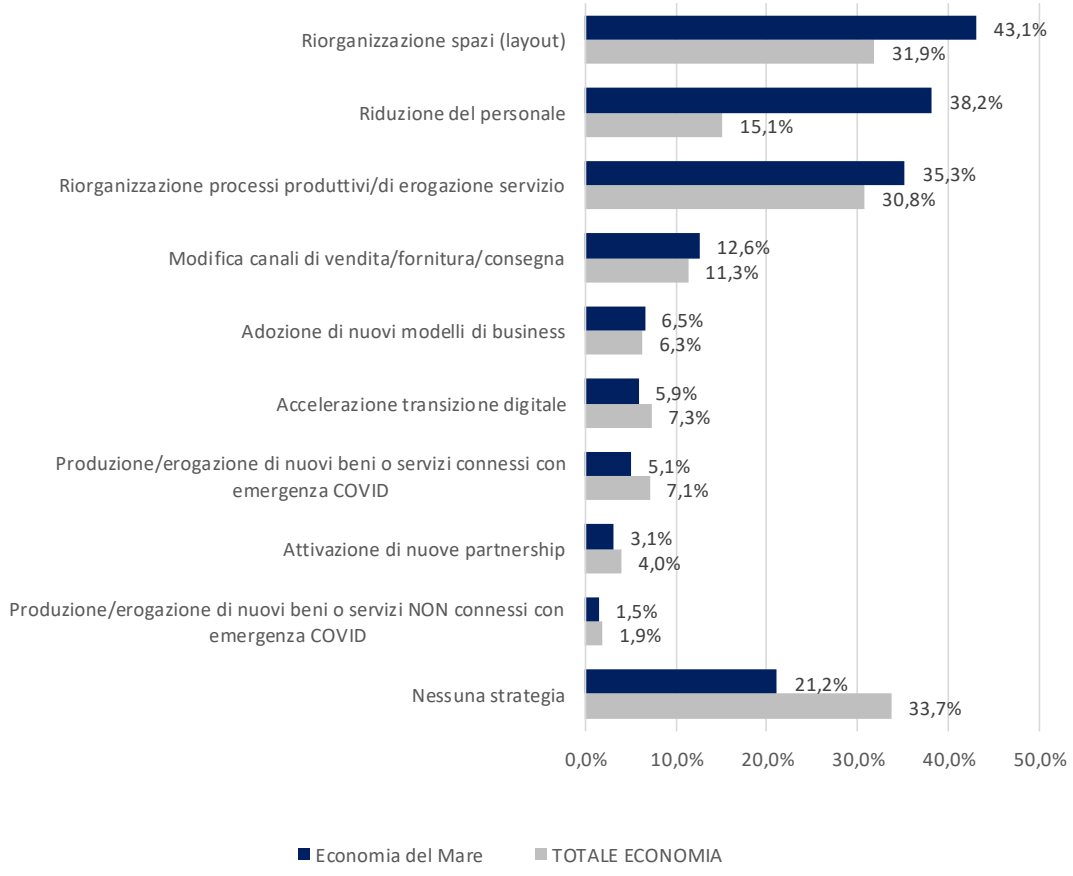
Andando ad esplorare le strategie adottate dalle imprese dell'economia del mare per rispondere all'emergenza sanitaria, il 43,1% delle aziende ha provveduto ad una riorganizzazione degli spazi, il 38,2% ha ridotto il personale ed il 35,3% ha riorganizzato i processi produttivi o di erogazione del servizio. In generale, si tratta delle strategie a cui si è fatto più ricorso anche guardando l'intera economia. Da notare, tuttavia, uno scostamento significativo nella quota di imprese che ha dovuto ridurre il

Una maggiore esposizione delle imprese blu alla contrazione dell'occupazione rispetto all'intera economia

proprio personale, quota che si attesta al 15,1% se si guarda l'intera economia e al 38,2%, come già visto, con riferimento alle imprese blu, evidentemente più esposte alla contrazione dell'occupazione. È invece più contenuta la quota di imprese che dichiara di aver modificato i canali di vendita, fornitura o consegna (12,6%), di aver adottato nuovi modelli di business (6,5%), di aver accelerato la transizione digitale (5,9%) e di aver prodotto o erogato nuovi beni o servizi connessi con l'emergenza sanitaria (5,1%). È marginale la quota di chi ha attivato nuove partnership (3,1%) e di chi ha prodotto o erogato nuovi beni o servizi non connessi con l'emergenza Covid (1,5%).

Da rilevare, infine, che se per il totale economia è pari a un terzo la quota di imprese che non ha messo in atto nessuna strategia specificamente indotta dalla crisi sanitaria (33,7%), all'interno del "Sistema mare" l'incidenza scende a un quarto (21,2%), indicando un impatto più pronunciato anche dal punto di vista operativo.

Principali strategie adottate dalle imprese dell'economia del mare per rispondere all'emergenza sanitaria*
Anno 2020 (valori percentuali)



* Domanda a risposta multipla. Totale diverso da 100.
Fonte: Indagine Sisprint 2020

Le strategie per comparto

Dalla disaggregazione dei risultati per settore, si evince che le aziende del comparto dei servizi di alloggio e ristorazione, non a caso tra le più danneggiate dalla diffusione della pandemia, sono quelle che si sono maggiormente adoperate per rispondere all'emergenza sanitaria. Solo il 16,2% delle imprese del comparto non ha infatti adottato nessuna strategia in tal senso, percentuale che supera invece il 30% nella filiera ittica, nel comparto della movimentazione di merci e passeggeri via mare e nella cantieristica. E sono proprio le attività di alloggio e ristorazione che hanno più frequentemente dovuto ridimensionare il personale, con il 50,6% delle aziende che ha adottato tale strategia, cui segue la riorganizzazione degli spazi (47,9%) e la riorganizzazione dei processi produttivi o di erogazione dei servizi (37,3%). Queste sono state le misure più intraprese anche dalle attività sportive e ricreative e nel comparto della movimentazione di merci e passeggeri via mare. Le aziende degli altri comparti hanno in primo luogo riorganizzato gli spazi e poi hanno provveduto alla riorganizzazione dei processi produttivi o di erogazione dei servizi, mentre è più contenuta la quota di imprese che dichiara di aver dovuto ridurre la manodopera. È interessante la percentuale di imprese che ha accelerato la transizione digitale nell'ambito delle attività di ricerca, regolamentazione e tutela ambientale e nella cantieristica(rispettivamente, il 19,1% ed il 9,7%, a fronte di una media nel "Sistema mare" del 5,9%), mentre le aziende della filiera ittica mostrano una spiccata tendenza a modificare i canali di vendita, fornitura e consegna (24,0% contro il 12,6% per il totale economia del mare).

Principali strategie adottate dalle imprese dell'economia del mare per rispondere all'emergenza sanitaria, per settore* - Anno 2020 (valori percentuali)

	Filiera ittica	Filiera della cantieristica	Movimentazione di merci e passeggeri via mare	Servizi di alloggioe ristorazione	Attività di ricerca, regolamentazione e tutela ambientale	Attività sportive ericreative	TOTALE ECONOMIA DEL MARE
Riorganizzazione spazi (layout)	27,0	34,4	34,0	47,9	57,4	40,9	43,1
Riduzione del personale	20,0	7,2	16,0	50,6	5,1	34,4	38,2
Riorganizzazione processi produttivi/ di erogazione servizio	25,0	33,8	31,0	37,3	33,8	36,2	35,3
Modifica canali di vendita/fornitura/consegna	24,0	5,6	6,0	14,1	5,1	7,6	12,6
Adozione di nuovi modelli di business	3,0	6,7	7,0	6,9	5,1	7,2	6,5
Accelerazione transizione digitale	5,0	9,7	5,0	4,6	19,1	7,2	5,9
Produzione/erogazione di nuovi beni o servizi connessi con emergenza COVID	6,0	4,6	3,0	5,4	8,8	3,6	5,1
Attivazione di nuove partnership	0,0	5,1	9,0	2,2	9,6	4,0	3,1
Produzione/erogazione di nuovi beni o servizi NON connessi con emergenza COVID	0,0	4,1	3,0	0,7	3,7	2,9	1,5
Nessuna strategia	33,0	32,3	33,0	16,2	19,9	21,7	21,2

* Domanda a risposta multipla. Totale diverso da 100.

Fonte: Indagine Sisprint 2020

Le imprese chiedono in primo luogo la sospensione o dilazione dei tempi di pagamento degli adempimenti fiscali e dei contributi

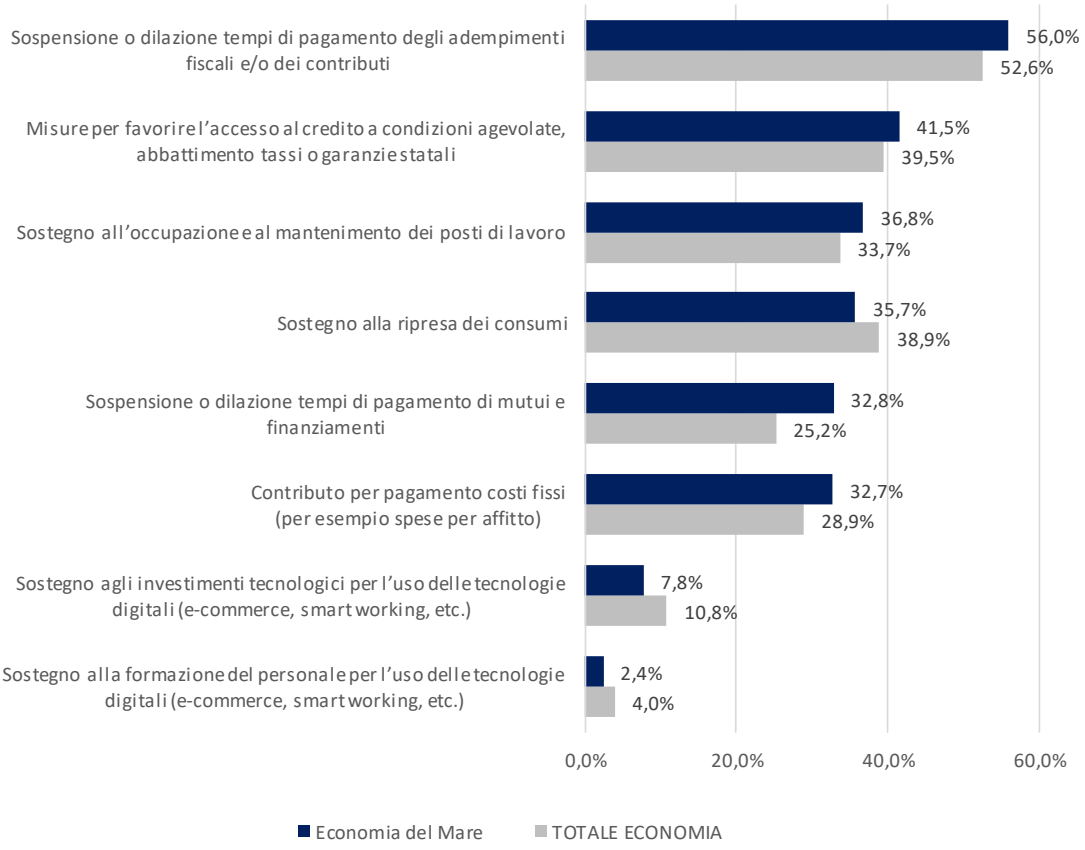
Altro tema importante che l'indagine consente di esaminare, sono i provvedimenti governativi considerati più utili dalle imprese blu al fine di mitigare gli effetti negativi dello shock da Covid-19. Oltre la metà delle imprese reputa prioritaria la sospensione o dilazione dei tempi di pagamento degli adempimenti fiscali e dei contributi (56,0%). Più di una impresa su tre auspica misure per favorire l'accesso al credito a condizioni agevolate, l'abbattimento dei tassi o garanzie statali (41,5%), misure a sostegno dell'occupazione (36,8%) e alla ripresa di consumi (35,7%). Va comunque oltre il 30% la percentuale di imprese che invoca una sospensione o dilazione dei tempi di pagamento di mutui e finanziamenti (32,8%) e l'erogazione di contributi per il pagamento dei costi fissi (32,7%). Le imprese considerano invece meno urgenti interventi a supporto del processo di digitalizzazione, sia come sostegno agli investimenti tecnologici per l'uso di tecnologie digitali (7,8%) sia come sostegno alla formazione del personale (2,4%). Rispetto a quanto emerso per il sistema produttivo nel suo complesso, si evince in generale una maggiore sensibilità ai provvedimenti governativi da parte delle imprese blu, in particolare sul fronte occupazionale. Il sostegno al mantenimento dei posti di lavoro rientra, infatti, tra i primi tre interventi più richiesti dalle imprese blu (36,8% a fronte del 33,7% per l'intera economia), mentre se si guarda il totale economia risulta prioritario il sostegno alla ripresa dei consumi (35,5% per le imprese blu 38,9% per l'intera economia).

I provvedimenti governativi richiesti nei diversi comparti dell'economia del mare

La sospensione o dilazione dei tempi di pagamento degli adempimenti fiscali e dei contributi viene auspicata in modo significativo da tutti i comparti dell'economia mare. In tutti i comparti, infatti, circa una impresa su due reputa questo intervento fondamentale, fino ad arrivare a punte del 58,8% nell'ambito dei servizi di alloggio e ristorazione e del 55,1% nelle attività sportive e ricreative. L'esigenza di facilitare l'accesso al credito è particolarmente sentita nel comparto della movimentazione di merci e passeggeri via mare (44,0%), dei servizi di alloggio e ristorazione (43,0%) e della cantieristica (42,1%). Tra le aziende del comparto della movimentazione di merci e passeggeri via mare e della cantieristica sono particolarmente richieste anche azioni volte a sostenere l'occupazione (domandate, rispettivamente, nel 51,0% e 47,7% dei casi). Sono invece soprattutto le imprese della filiera ittica a domandare misure a sostegno della ripresa dei consumi (40,0%). La sospensione o dilazione dei tempi di pagamento dei mutui e finanziamenti viene auspicata principalmente dalle imprese che offrono servizi di alloggio e ristorazione (37,5%), che richiedono, quasi con la stessa frequenza, anche contributi per il pagamento dei costi fissi (35,0%), accompagnate, con riferimento a quest'ultimo provvedimento, dalle attività sportive e ricreative (37,3%) e dalle attività di ricerca,

regolamentazione e tutela ambientale (35,3%). Per quanto riguarda, infine, il supporto al processo di digitalizzazione, spiccano le attività di ricerca, regolamentazione e tutela ambientale ed il comparto della movimentazione di merci e passeggeri via mare, in particolare nella forma di sostegni agli investimenti tecnologici (rispettivamente, 27,9% e 18,0%).

Provvedimenti da adottare secondo le imprese dell'economia del mare per mitigare gli effetti negativi dello shock da Covid-19*
Anno 2020 (valori percentuali)



* Domanda a risposta multipla. Totale diverso da 100.
Fonte: Indagine Sisprint 2020

Provvedimenti da adottare secondo le imprese dell'economia del mare per mitigare gli effetti negativi dello shock da Covid-19, per settore*
Anno 2020 (valori percentuali)

	Filiera ittica	Filiera della cantieristica	Movimentazione di merci e passeggeri via mare	Servizi di alloggio e ristorazione	Attività di ricerca, regolamentazione e tutela ambientale	Attività sportive e ricreative	TOTALE ECONOMIA DEL MARE
Sospensione o dilazione tempi di pagamento degli adempimenti fiscali e/o dei contributi	53,0	48,7	49,0	58,8	50,7	55,1	56,0
Misure per favorire l'accesso al credito a condizioni agevolate, abbattimento tassi o garanzie statali	38,0	42,1	44,0	43,0	35,3	36,2	41,5
Sostegno all'occupazione e al mantenimento dei posti di lavoro	28,0	47,7	51,0	34,1	32,4	39,9	36,8
Sostegno alla ripresa dei consumi	40,0	34,9	32,0	35,8	21,3	37,3	35,7
Sospensione o dilazione tempi di pagamento di mutui e finanziamenti	26,0	22,1	27,0	37,4	21,3	29,3	32,8
Contributo per pagamento costi fissi (per esempio spese per affitto)	32,0	20,0	23,0	35,0	35,3	37,3	32,7
Sostegno agli investimenti tecnologici per l'uso delle tecnologie digitali (e-commerce, smart working, etc.)	10,0	13,8	18,0	4,6	27,9	8,0	7,8
Sostegno alla formazione del personale per l'uso delle tecnologie digitali (e-commerce, smart working, etc.)	2,0	4,6	7,0	1,3	9,6	2,9	2,4

* Domanda a risposta multipla. Totale diverso da 100.
Fonte: Indagine Sisprint 2020

Finito di stampare il ……

La riproduzione e/o la diffusione parziale o totale delle informazioni contenute nel presente volume è consentita esclusivamente con la citazione completa della fonte: " IX Rapporto Economia del Mare 2021, a cura di INFORMARE – Azienda Speciale della Camera di Commercio di Frosinone Latina".

Copyright © 2021 - INFORMARE
Azienda Speciale della Camera di Commercio
di Frosinone Latina
Internazionalizzazione, Formazione ed Economia del Mare
Sede legale ed operativa: Viale Roma, snc, Frosinone (FR) Tel +39.0775.824193
Sede operativa: Piazza XIX maggio n.10, Gaeta (LT) Tel +39.0773.672295
www.informare.camcom.it - info@informare.camcom.it

seguici su