

XIV RAPPORTO SULL'ECONOMIA DEL MARE

LA DIMENSIONE
NAZIONALE
E TERRITORIALE
DELLO SVILUPPO

2026



Il Mediterraneo non è uno sfondo. È un'arena strategica, un crocevia di rotte commerciali, flussi energetici e proiezioni di potenza industriale che ridisegnano ogni giorno gli equilibri globali. In questo scenario, segnato da profondi mutamenti geopolitici e da una competizione sempre più intensa nelle filiere strategiche, l'Italia ha una posizione privilegiata e la responsabilità di saperla valorizzare, soprattutto in un contesto turbolento come quello attuale dove siamo riusciti a mantenere la leadership nelle rotte mercantili.

È qui che emerge con tutta la sua forza il valore dell'Economia del Mare. Non un comparto di nicchia,

ma una leva di sviluppo industriale e occupazionale per l'Italia e per l'Europa: un ecosistema trasversale e diffuso che, dalla cantieristica alla logistica, dal turismo alla pesca, dall'energia alla ricerca, genera direttamente e indirettamente oltre 220 miliardi di euro di valore e coinvolge più di un milione di lavoratori. Una filiera che cresce più velocemente del resto dell'economia, che vede le imprese del Mezzogiorno protagoniste e che dimostra ogni anno la capacità del sistema produttivo italiano di saper unire qualità, innovazione e sostenibilità.

La leadership mondiale dell'Italia nella cantieristica di alta gamma e nel design nautico - riconosciuta a livello globale, consolidata da record nell'export di yacht anche in una congiuntura internazionale difficile - è la prova più eloquente di questa vocazione. Le nostre imprese non competono sul prezzo: competono sull'eccellenza. Ed è proprio su questa eccellenza che la politica industriale del Governo intende fare leva.

Il Governo ha scelto di considerare il mare non solo come una risorsa naturale, ma come un motore di sviluppo da costruire con visione di lungo periodo. L'Economia del Mare è oggi uno degli assi portanti della politica industriale nazionale, come riconosciuto nel Libro bianco "Made in Italy 2030" elaborato dal MIMIT.

Una scelta che ha orientato politiche integrate lungo direttrici complementari. Innanzitutto, il rafforzamento della competitività portuale, con interventi di modernizzazione infrastrutturale, digitalizzazione delle procedure e miglioramento dell'intermodalità. Poi, la transizione energetica del settore marittimo, attraverso l'elettificazione delle banchine, il cold ironing, i carburanti alternativi e la sperimentazione di tecnologie a basse emissioni. Inoltre, il rafforzamento della sicurezza marittima e della tutela degli ecosistemi, perché il mare è prima ancora un patrimonio da preservare. Infine, il sostegno alla formazione specializzata e all'innovazione, attraverso ITS Academy, poli tecnologici e programmi di ricerca dedicati alla Blue Economy.

A ricordare questi assi, il Comitato interministeriale per le politiche del mare (CIPOM) e il Piano del Mare come strumenti di governance per superare frammentazioni storiche e restituire coerenza sistemica all'azione pubblica.

Il Rapporto documenta i risultati di questo percorso e ne misura la portata. I numeri parlano chiaro, ma la loro lettura più profonda va oltre la statistica: raccontano un Paese che ha riscoperto la propria vocazione marittima e ha scelto di farne una priorità strategica. Un Paese che guarda al Mediterraneo non come a un confine, ma come a una piattaforma di proiezione verso i mercati globali, non solo solcandone solo la superficie, ma investendo anche nell'economia subacquea, sempre più importante a livello globale.

Oggi più che mai, investire sul mare significa investire sul futuro dell'Italia. E il percorso intrapreso dal Governo dimostra che questa scelta è fatta con determinazione, concretezza e ambizione.

Adolfo Urso

Ministro delle Imprese e del Made in Italy



Il XIV Rapporto Nazionale sull'Economia del Mare viene presentato in una fase nella quale il mare assume una rilevanza sempre maggiore nelle strategie di sviluppo dell'Italia e dell'Europa. Le trasformazioni geopolitiche in atto, le nuove esigenze di sicurezza, la transizione energetica e digitale, le sfide ambientali e la rinnovata centralità del Mediterraneo stanno riportando l'attenzione sul valore strategico della dimensione marittima e sul suo contributo alla crescita economica, sociale e occupazionale del Paese.

Da oltre quindici anni il sistema camerale italiano studia, misura e valorizza il ruolo dell'Economia del Mare,

contribuendo a costruire una crescente consapevolezza del suo peso all'interno del sistema produttivo nazionale. Un impegno che si è consolidato attraverso il lavoro scientifico del Centro Studi delle Camere di Commercio Guglielmo Tagliacarne e di OsserMare, il nostro Osservatorio Nazionale sull'Economia del Mare, nato per rafforzare la capacità di analisi e monitoraggio delle filiere marittime italiane e supportare, con dati, studi e conoscenze, le scelte strategiche delle istituzioni e del mondo economico.

Nel corso di questi anni è maturata una visione sempre più chiara del ruolo che il mare svolge per il futuro dell'Italia. L'Economia del Mare è oggi riconosciuta come una delle principali leve di sviluppo del Sistema Paese, capace di generare valore, occupazione, investimenti e innovazione, favorendo al tempo stesso la competitività dei territori e la loro capacità di attrarre opportunità e risorse.

I dati contenuti in questo XIV Rapporto confermano la solidità e il dinamismo di una realtà economica che continua a distinguersi per capacità di adattamento, resilienza e propensione alla crescita. Un patrimonio produttivo che rappresenta una componente essenziale dell'economia nazionale e che continua a rafforzare il ruolo dell'Italia nel contesto mediterraneo ed europeo.

Il Mediterraneo, infatti, sta tornando al centro degli equilibri economici e geopolitici internazionali. Le grandi rotte commerciali, la sicurezza delle infrastrutture strategiche, le sfide energetiche, la tutela dell'ambiente marino e la gestione sostenibile delle risorse attribuiscono al mare una funzione sempre più determinante. In questo scenario l'Italia è chiamata a valorizzare pienamente la propria vocazione marittima, rafforzando la capacità di trasformare la propria posizione geografica in un vantaggio competitivo.

La crescente attenzione istituzionale verso il mare, accompagnata dagli strumenti di programmazione e coordinamento sviluppati negli ultimi anni, conferma come la dimensione marittima sia ormai considerata una componente essenziale delle strategie nazionali di sviluppo. Una prospettiva che richiede continuità di visione, capacità di investimento e una sempre maggiore integrazione tra politiche economiche, industriali, infrastrutturali, ambientali e della formazione.

Allo stesso tempo, l'innovazione tecnologica sta aprendo nuove prospettive per la crescita dell'Eco-

nomia del Mare. La digitalizzazione, l'intelligenza artificiale, i sistemi satellitari, l'osservazione della Terra e le crescenti sinergie con l'Economia dello Spazio e con la Dimensione Subacquea rappresentano fattori destinati a incidere in misura crescente sulla competitività del sistema produttivo e sulla gestione delle attività legate al mare.

Il XIV Rapporto Nazionale sull'Economia del Mare si propone, ancora una volta, come uno strumento di conoscenza e supporto alle decisioni, rivolto alle istituzioni, alle imprese, al mondo della ricerca e a tutti gli stakeholder impegnati nella valorizzazione del mare quale risorsa strategica per il futuro dell'Italia.

Come Camera di Commercio Frosinone Latina, come Assonautica Italiana e come sistema camerale continueremo a sostenere questo percorso, nella convinzione che il mare rappresenti una delle più importanti opportunità di crescita per il nostro Paese. Una opportunità che richiede responsabilità, collaborazione e capacità di guardare al futuro, affinché la dimensione marittima italiana possa esprimere pienamente il proprio potenziale a beneficio delle future generazioni.

Giovanni Acampora

Presidente Assonautica Italiana, Si.Camera,
Camera di Commercio Frosinone Latina



Il XIV Rapporto Nazionale sull'Economia del Mare si inserisce nel percorso di osservazione, analisi e monitoraggio che il sistema camerale italiano ha sviluppato nel tempo per contribuire a una conoscenza sempre più approfondita delle dinamiche economiche connesse alla dimensione marittima del Paese.

In un contesto caratterizzato da trasformazioni rapide e da una crescente complessità dei fenomeni economici, la disponibilità di informazioni affidabili, metodologie consolidate e strumenti di lettura aggiornati rappresenta una condizione essenziale per comprendere i cambiamenti in atto e supportare efficacemente i processi decisionali. La

capacità di osservare, misurare e interpretare i fenomeni assume infatti un valore sempre più strategico per le istituzioni, le imprese e i territori.

È in questa prospettiva che opera l'Osservatorio Nazionale sull'Economia del Mare – OsserMare, nato per rafforzare la capacità di analisi del sistema camerale e contribuire alla costruzione di una base conoscitiva stabile e condivisa sulle dinamiche che caratterizzano l'Economia del Mare italiana. Un'attività che si sviluppa grazie alla collaborazione con il Centro Studi delle Camere di Commercio Guglielmo Tagliacarne e al contributo di un ampio network di soggetti istituzionali, scientifici ed economici.

L'esperienza maturata nel corso degli anni ha evidenziato come la lettura dell'Economia del Mare richieda approcci sempre più integrati, capaci di cogliere le relazioni tra fenomeni economici, trasformazioni produttive, evoluzione dei mercati e cambiamenti territoriali. La crescente interconnessione tra attività, filiere e sistemi economici rende infatti necessario superare interpretazioni frammentate per adottare una visione più ampia e articolata della realtà osservata.

In questo quadro, il Rapporto Nazionale rappresenta uno strumento che consente non soltanto di descrivere l'evoluzione dell'Economia del Mare, ma anche di individuare elementi di continuità, fattori emergenti e possibili traiettorie di sviluppo. L'obiettivo non è esclusivamente quello di misurare fenomeni economici, ma di fornire chiavi interpretative utili a comprendere le trasformazioni che interessano il sistema mare e le implicazioni che esse possono determinare nel medio e lungo periodo.

La conoscenza assume valore quando diventa uno strumento a supporto delle decisioni. Per questa ragione l'attività dell'Osservatorio è orientata a mettere a disposizione dati, analisi e approfondimenti capaci di favorire una maggiore consapevolezza dei fenomeni osservati e di contribuire alla definizione di strategie, programmi e interventi fondati su evidenze oggettive.

Particolare rilevanza assume, in tale prospettiva, la continuità dell'attività di monitoraggio. La possibilità di osservare l'evoluzione dei fenomeni nel tempo consente infatti di cogliere tendenze, valutare cambiamenti e individuare con maggiore precisione gli elementi che incidono sulla competitività e sulla capacità di sviluppo dell'Economia del Mare.

OsserMare intende proseguire lungo questa direttrice, consolidando il proprio ruolo quale piattaforma nazionale di osservazione, analisi e confronto sui temi dell'Economia del Mare. Un luogo di conoscenza al servizio delle istituzioni, del sistema imprenditoriale, del mondo della ricerca e di tutti gli attori che concorrono alla crescita della dimensione marittima italiana.

Il XIV Rapporto Nazionale sull'Economia del Mare rappresenta un ulteriore tassello di questo percorso. Un lavoro costruito con rigore metodologico, attenzione all'evoluzione dei fenomeni e volontà di offrire strumenti utili alla comprensione di una realtà economica sempre più rilevante e articolata.

Il valore di questo Rapporto non risiede soltanto nelle informazioni che mette a disposizione, ma nella possibilità di trasformare la conoscenza in uno strumento utile per orientare scelte, valutare scenari e supportare processi decisionali. È questa la funzione che OsserMare intende continuare a svolgere: osservare, analizzare e contribuire alla costruzione di una base conoscitiva condivisa a supporto dello sviluppo dell'Economia del Mare.

Antonello Testa

Presidente Informare Azienda Speciale Camera di commercio Frosinone Latina
Coordinatore dell'Osservatorio Nazionale sull'Economia del Mare - OsserMare



Un'onda dopo l'altra. È questa l'immagine che emerge dall'analisi annuale delle filiere dell'economia del mare. Non tanto per l'oggetto stesso della valutazione, quanto per la costante capacità del settore di migliorare le proprie performance economiche e occupazionali.

Anno dopo anno, infatti, ogni nuova rilevazione sembra superare la precedente, come un'onda più alta che si infrange sulla riva, rafforzando ulteriormente il divario positivo rispetto al resto dell'economia nazionale.

È quanto accade anche nel 2024, ultimo anno oggetto delle nostre valutazioni. L'economia del mare conferma una traiettoria di crescita superiore a quella dell'inte-

ro sistema produttivo italiano. In termini di valore aggiunto, il complesso delle attività riconducibili alla Blue Economy registra un incremento nominale del 3,8%, a fronte del +2,1% dell'economia nazionale. Con un valore aggiunto diretto pari a circa 79 miliardi di euro, che salgono a quasi 225 miliardi considerando gli effetti di attivazione sull'intera economia, il settore rappresenta l'11,4% del valore aggiunto complessivamente prodotto in Italia, migliorando ulteriormente il risultato già conseguito nel 2023.

Accanto alla dimensione economica, emerge con forza anche quella sociale, rappresentata dall'occupazione. In una fase caratterizzata da una crescita diffusa del numero degli occupati nel Paese, l'economia del mare mostra una dinamica ancora più intensa: gli addetti aumentano del 4,2%, un valore quasi triplo rispetto alla crescita registrata complessivamente nell'economia italiana. Di conseguenza, cresce anche il peso dell'occupazione blu sul totale degli occupati, passando dal 4,2% del 2023 all'attuale 4,3%.

L'adozione della nuova classificazione ATECO suggerisce cautela nei confronti temporali relativi alla demografia d'impresa. Tuttavia, vi sono elementi sufficienti per ritenere che anche sul piano del dinamismo imprenditoriale continuo a manifestarsi le positive tendenze osservate negli anni precedenti.

Questi risultati riflettono certamente le ottime performance di alcune componenti della filiera, a partire dal turismo, che dopo la brusca contrazione determinata dalla pandemia ha registrato nel nostro Paese risultati particolarmente significativi. Ma non è solo il turismo a sostenere la crescita della Blue Economy. Un ruolo sempre più rilevante è svolto dalla logistica, il cui sviluppo testimonia la crescente importanza strategica dei servizi di supporto alla mobilità di merci e persone, uno dei principali fattori competitivi dell'economia contemporanea. Se dieci anni fa tale componente rappresentava il 16,6% del valore aggiunto complessivo della Blue Economy, oggi il suo contributo risulta sensibilmente aumentato.

Si confermano inoltre le specificità territoriali della filiera. Negli ultimi anni il Mezzogiorno ha mostrato segnali di rinnovato dinamismo economico, pur permanendo significativi divari rispetto ad altre aree del Paese. In molti casi, tale dinamismo è stato accompagnato, e talvolta anticipato, proprio dalla crescita dell'economia del mare. La filiera blu meridionale evidenzia infatti una dinamica superiore a quella dell'economia complessiva dell'area e contribuisce oggi per il 34% al valore aggiunto nazionale della Blue Economy e per quasi il 40%

all'occupazione del settore, a fronte di quote pari rispettivamente al 22% e al 27% nel complesso dell'economia italiana.

Permangono tuttavia differenze nella capacità di attivazione economica. L'effetto moltiplicatore della Blue Economy nel Mezzogiorno risulta ancora inferiore rispetto a quello del Centro-Nord (1,7 contro 1,9), ma il confronto storico evidenzia un progressivo rafforzamento, considerando che tale valore era pari a 1,6 solo pochi anni fa. Inoltre, alcune realtà regionali meridionali presentano livelli di interconnessione particolarmente elevati, dimostrando l'esistenza di significativi margini di sviluppo.

La capacità moltiplicativa dipende anche dalla struttura interna della filiera. In particolare, la logistica e la cantieristica nautica esprimono effetti di attivazione ben superiori alla media grazie all'elevato numero di relazioni produttive che instaurano con il resto dell'economia. Ciò suggerisce che, oltre a intervenire sulla produttività complessiva della Blue Economy meridionale – che continua a essere inferiore rispetto a quella del resto del Paese – le politiche di sviluppo dovrebbero favorire la crescita di queste specifiche componenti. Più in generale, le performance della Blue Economy potrebbero migliorare ulteriormente se, accanto alle analisi macroeconomiche, si considerassero con maggiore attenzione i comportamenti e le strategie delle singole imprese, come facciamo in questo Rapporto.

Da questo punto di vista, il confronto con la media dell'economia italiana evidenzia ampi margini di miglioramento, soprattutto sul fronte della trasformazione digitale. Negli ultimi anni meno del 30% delle imprese della Blue Economy ha introdotto tecnologie digitali avanzate, contro una media nazionale pari al 45%. Il divario appare particolarmente evidente nelle tecnologie a carattere incrementale, mentre risulta più contenuto nelle soluzioni maggiormente trasformative.

Una riflessione conclusiva riguarda il ruolo della Blue Economy nel modello di sviluppo italiano. Le diverse componenti dell'economia del mare rappresentano infatti uno degli elementi distintivi dell'identità produttiva del Paese. Negli ultimi anni si è progressivamente affermato il concetto di Sense of Italy, elaborato in particolare da Mariano Bella, Direttore dell'Ufficio Studi di Confcommercio, con un contributo analitico anche del Centro Studi Tagliacarne.

Si tratta di una visione che amplia il tradizionale concetto di Made in Italy, integrando alle eccellenze manifatturiere anche i servizi, i territori, il patrimonio culturale e gli elementi identitari che contribuiscono all'attrattività internazionale del Paese.

In questa prospettiva, l'economia del mare partecipa pienamente alla costruzione del Sense of Italy, in quanto filiera integrata di attività produttive e di servizi capace di esprimere valori, competenze e caratteristiche profondamente radicate nell'identità nazionale.

Per questa ragione essa contribuisce anche alla costruzione di una componente rilevante del soft power italiano, ovvero di quell'insieme di fattori che rafforzano la capacità di influenza, attrazione e riconoscibilità del nostro Paese nel contesto internazionale.

Gaetano Fausto Esposito

Direttore Generale
Centro Studi delle Camere di commercio Guglielmo Tagliacarne

Indice

IL XIV RAPPORTO SULL'ECONOMIA DEL MARE IN PILLOLE	11
1. LO SCENARIO DELLA BLUE ECONOMY	25
1.1 Il quadro di riferimento delle policy europee e nazionali	25
1.2 Il contributo dell'Italia alla Blue Economy dell'Unione Europea	41
2. L'IMPATTO DELL'ECONOMIA DEL MARE	47
2.1 Quadro definitorio e metodologico	47
2.2 La forza moltiplicativa dell'Economia del mare	51
2.3 Valore aggiunto e occupazione dell'Economia del mare	55
2.4 Le imprese dell'Economia del mare	63
2.4.1 La struttura imprenditoriale	63
2.4.2 L'imprenditoria giovanile	70
2.4.3 L'imprenditoria femminile	74
2.4.4 L'imprenditoria straniera	78
2.5 Il commercio estero	82
BOX – Cantieristica, l'eccellenza italiana conquista il mondo	90
3. CAPITALE UMANO E COMPETENZE NELLE IMPRESE DELL'ECONOMIA DEL MARE TRA TRANSIZIONE GREEN E DIGITALE	94
NOTA METODOLOGICA SULLA DELIMITAZIONE TERRITORIALE DELL'INFLUENZA DEL MARE ..	107

IL XIV RAPPORTO SULL'ECONOMIA DEL MARE IN PILLOLE

XIV Rapporto sull'Economia del Mare • 2026

L'economia del mare in Europa* Il contributo dell'Italia

Anno di riferimento dati: 2023

VALORE AGGIUNTO LORDO

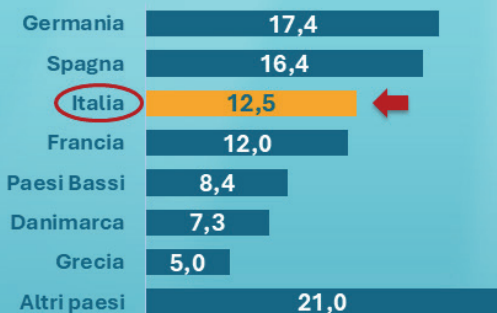


OCCUPATI



VALORE AGGIUNTO LORDO PER PAESE

(composizione %)



OCCUPAZIONE PER PAESE

(composizione %)



CONTRIBUTO E POSIZIONAMENTO DELL'ITALIA IN TERMINI DI VALORE AGGIUNTO LORDO PER SETTORE



Cantieristica navale e riparazioni

19% - Secondo posto



Trasporto marittimo

13% - Terzo posto



Risorse biologiche marine

15% - Quarto posto



Turismo costiero

12% - Terzo posto



Risorse marine non biologiche

14% - Terzo posto



Attività portuali

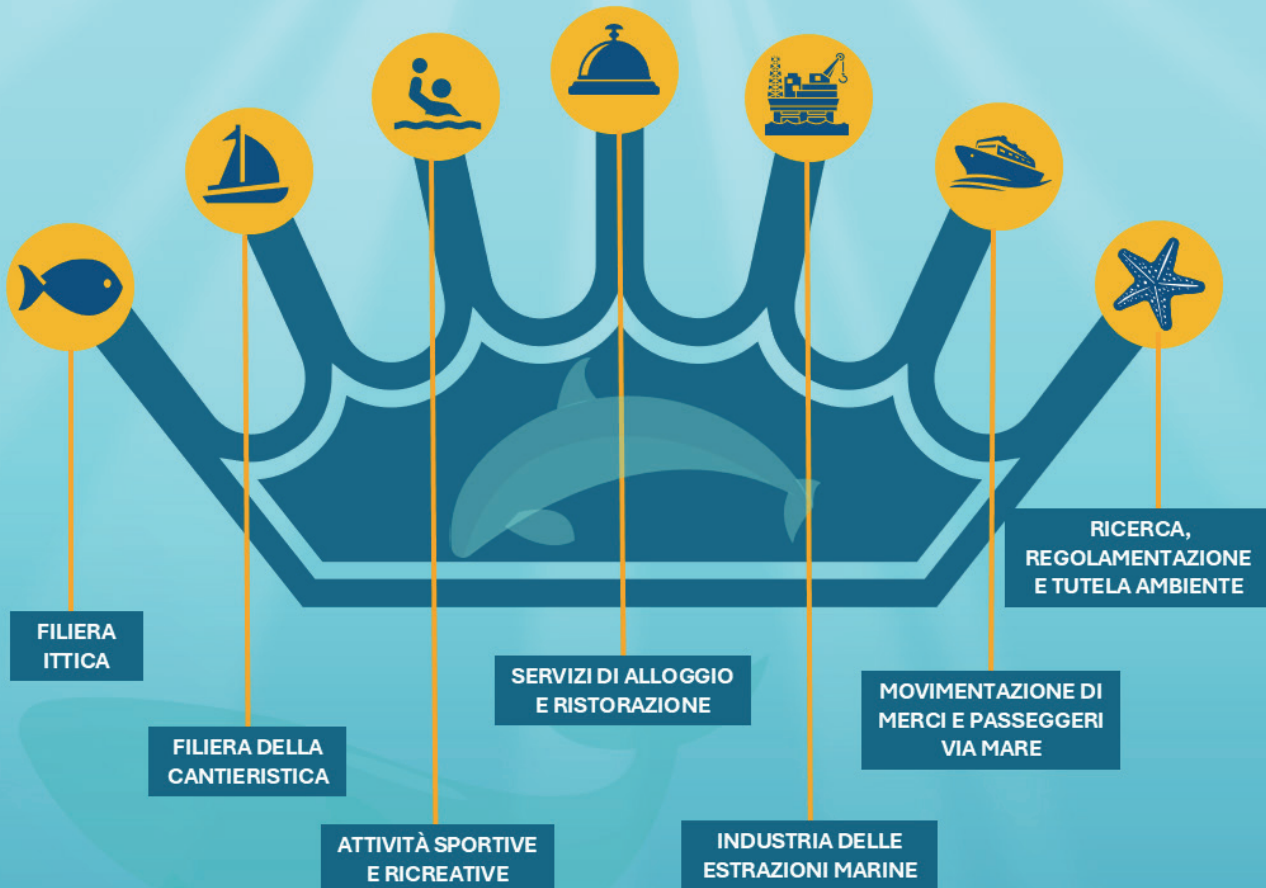
8% - Quinto posto

* Tutti i dati si riferiscono all'UE27

Fonte: EU Blue Economy Observatory

XIV Rapporto sull'Economia del Mare • 2026

Le filiere dell'Economia del Mare



Dimensione NAZIONALE

Dimensione TERRITORIALE

- FORZA MOLTIPLICATIVA
- VALORE AGGIUNTO E OCCUPAZIONE
- SISTEMA IMPRENDITORIALE
- IMPRENDITORIA GIOVANILE, FEMMINILE E STRANIERA
- COMMERCIO ESTERO
- CAPITALE UMANO

XIV Rapporto sull'Economia del Mare • 2026

La forza moltiplicativa

Anno di riferimento dati: 2024

EFFETTO MOLTIPLICATORE



1 euro prodotto
dalla Blue Economy
ne attiva altri **1,8** sul
resto dell'economia

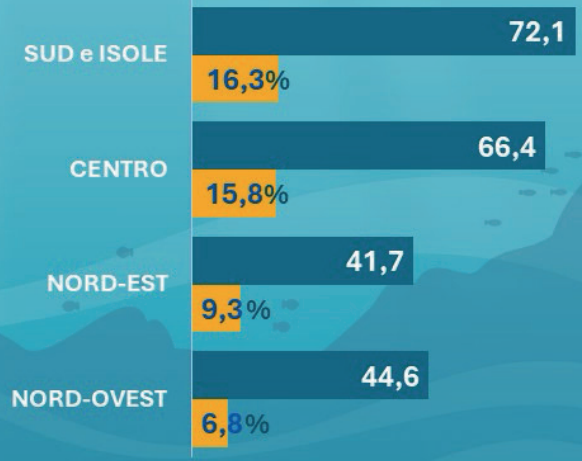
11,4%
Incidenza sul totale
economia nazionale

MOLTIPLICATORE PER COMPARTI

	MOVIMENTAZIONE DI MERCI E PASSEGGERI VIA MARE	2,7
	FILIERA DELLA CANTIERISTICA	2,4
	ATTIVITÀ SPORTIVE E RICREATIVE	2,1
	SERVIZI DI ALLOGGIO E RISTORAZIONE	1,8
	FILIERA ITTICA	1,8
	INDUSTRIA DELLE ESTRAZIONI MARINE	1,1
	RICERCA, REGOLAMENTAZIONE E TUTELA AMBIENTALE	0,5

VALORE AGGIUNTO PRODOTTO E ATTIVATO PER MACRO-AREE

(valori assoluti in mld di euro e incidenze % sul totale economia)



Fonte: Centro Studi delle Camere di Commercio Guglielmo Tagliacarne – Unioncamere – OsserMare

XIV Rapporto sull'Economia del Mare • 2026

Valore aggiunto e occupazione

Anno di riferimento dati: 2024

DINAMICA DEL VALORE AGGIUNTO E DEGLI OCCUPATI

	ECONOMIA DEL MARE			TOTALE ECONOMIA
	Valori assoluti	Incidenza sul totale economia nazionale	Variazione % 2024/2023	Variazione % 2024/2023
Valore aggiunto	78,9 mld di €	4,0%	+3,8%	+2,1%
Occupati	1.133.949	4,3%	+4,2%	+1,5%

VALORE AGGIUNTO DEI COMPARTI

(in mld di €. Tra parentesi variazione % 2024/2023)

	Servizi di alloggio e ristorazione	24,7	(6,7%)
	Movimentazione di merci e passeggeri via mare	18,2	(6,5%)
	Ricerca, regolamentazione e tutela ambientale	16,4	(-4,1%)
	Filiera della cantieristica	10,3	(1,0%)
	Attività sportive e ricreative	4,8	(10,1%)
	Filiera ittica	3,6	(5,7%)
	Industria delle estrazioni marine	1,0	(21,3%)

VALORE AGGIUNTO DELLE ECONOMIE LOCALI

TOP 5 PROVINCE PER VALORE ASSOLUTO

(in mld di €)

ROMA	14,3
NAPOLI	6,4
GENOVA	5,0
VENEZIA	3,6
PALERMO	3,0

TOP 5 PROVINCE PER INCIDENZA % SUL TOTALE ECONOMIA PROVINCIALE

TRIESTE	21,4%
LIVORNO	19,4%
LA SPEZIA	17,1%
GENOVA	16,2%
RIMINI	12,7%

Fonte: Centro Studi delle Camere di Commercio Guglielmo Tagliacarne – Unioncamere – OsserMare

XIV Rapporto sull'Economia del Mare • 2026

Le imprese in Italia

Anno di riferimento dati: 2025



LE IMPRESE NEI COMPARTI

		Valore assoluto	Incidenza %
	Servi di alloggio e ristorazione	122.089	48,1
	Attività sportive e ricreative	36.578	14,4
	Filiera ittica	35.125	13,9
	Filiera della cantieristica	34.847	13,7
	Movimentazione di merci e passeggeri via mare	13.724	5,4
	Ricerca, regolamentazione e tutela ambientale	10.780	4,3
	Industria delle estrazioni marine	457	0,2

Fonte: Centro Studi delle Camere di Commercio Guglielmo Tagliacarne – Unioncamere – OsserMare

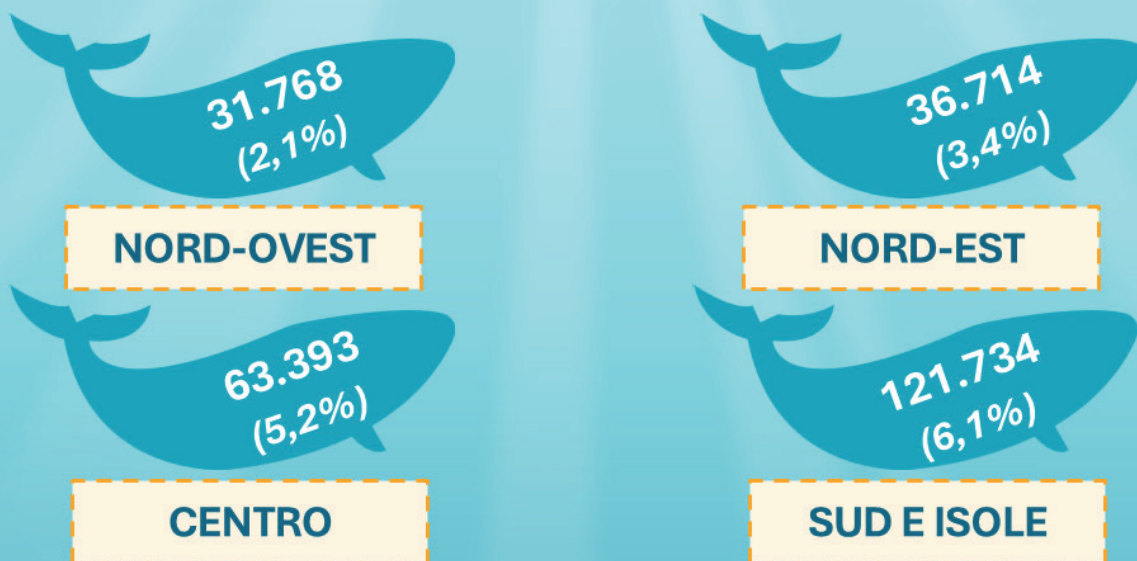
XIV Rapporto sull'Economia del Mare • 2026

Le imprese nei territori

Anno di riferimento dati: 2025

DENSITÀ NELLE MACRO-RIPARTIZIONI

(valori assoluti e incidenze % sul totale economia dell'area)



REGIONI E PROVINCE: LE TOP 5

(incidenza percentuale delle imprese dell'Economia del Mare sul totale. Tra parentesi valori assoluti)

REGIONI			PROVINCE		
Liguria	11,0%	(17.344)	La Spezia	17,5%	(3.611)
Sardegna	8,0%	(13.350)	Rimini	14,5%	(5.722)
Sicilia	6,8%	(31.369)	Livorno	13,9%	(4.419)
Lazio	6,5%	(38.482)	Venezia	13,3%	(9.973)
Campania	6,1%	(36.282)	Trieste	12,6%	(1.988)

Fonte: Centro Studi delle Camere di Commercio Guglielmo Tagliacarne – Unioncamere – OsserMare

XIV Rapporto sull'Economia del Mare • 2026

Le imprese nei comparti

Anno di riferimento dati: 2025

TOP 5 PROVINCE PER GRADO DI SPECIALIZZAZIONE

(valore Italia = 1)

FILIERA ITTICA 	Rovigo	11,4
	Ferrara	11,4
	Trapani	3,8
	Agrigento	3,3
	Venezia	3,1
FILIERA DELLA CANTIERISTICA 	La Spezia	3,8
	Lucca	3,7
	Massa-Carrara	3,2
	Gorizia	3,1
	Pesaro-Urbino	2,6
MOVIMENTAZIONE DI MERCI E PASSEGGERI VIA MARE 	Venezia	10,1
	La Spezia	6,9
	Trieste	5,9
	Livorno	5,3
	Genova	5,1
FILIERA DEL TURISMO  (Servizi di alloggio e ristorazione e attività sportive e ricreative)	Rimini	4,5
	La Spezia	4,5
	Savona	3,9
	Livorno	3,8
	Trieste	3,2



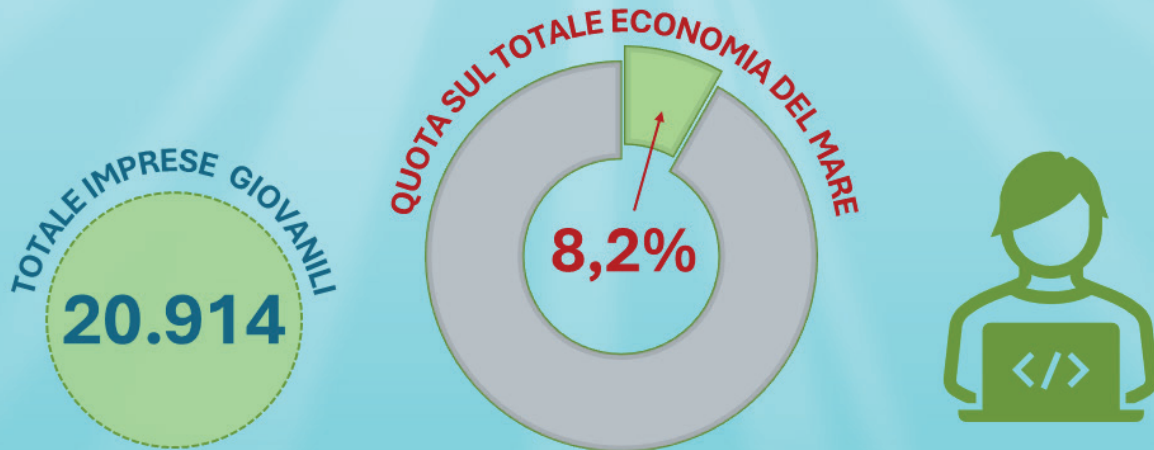
* Rapporto tra la quota di imprese del comparto della provincia e la stessa quota calcolata a livello nazionale

Fonte: Centro Studi delle Camere di Commercio Guglielmo Tagliacarne – Unioncamere – OsserMare

XIV Rapporto sull'Economia del Mare • 2026

Le imprese giovanili

Anno di riferimento dati: 2025



PRESENZA NEI COMPARTI E DENSITÀ NEI TERRITORI

I SETTORI BLU CON LA PIÙ ALTA PRESENZA DI IMPRESE GIOVANILI
(incidenze % e valori assoluti)



SERVIZI DI ALLOGGIO E RISTORAZIONE

10,1% • 12.298



MOVIMENTAZIONE DI MERCI E PASSEGGERI VIA MARE

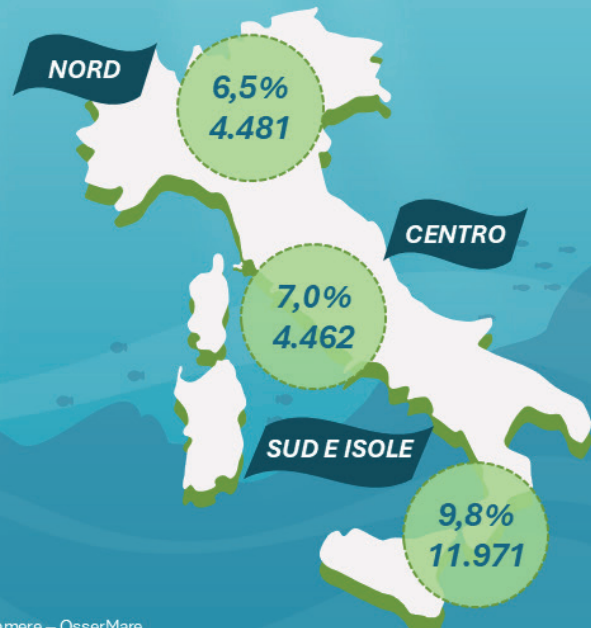
7,8% • 1.067



FILIERA ITTICA

7,7% • 2.704

PESO DELL'IMPRENDITORIA GIOVANILE SUL TOTALE IMPRESE BLU DELLA MACROREGIONE
(incidenze % e valori assoluti)

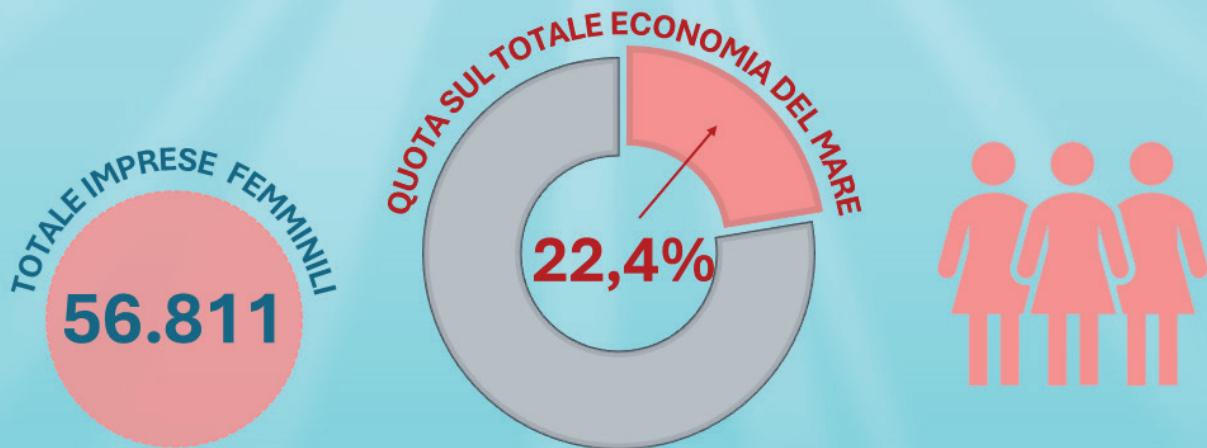


Fonte: Centro Studi delle Camere di Commercio Guglielmo Tagliacarne – Unioncamere – OsseMare

XIV Rapporto sull'Economia del Mare • 2026

Le imprese femminili

Anno di riferimento dati: 2025



PRESENZA NEI COMPARTI E DENSITÀ NEI TERRITORI

I SETTORI BLU CON LA PIÙ ALTA PRESENZA DI IMPRESE FEMMINILI
(incidenze % e valori assoluti)



SERVIZI DI ALLOGGIO E RISTORAZIONE

28,3% • 34.598



ATTIVITÀ SPORTIVE E RICREATIVE

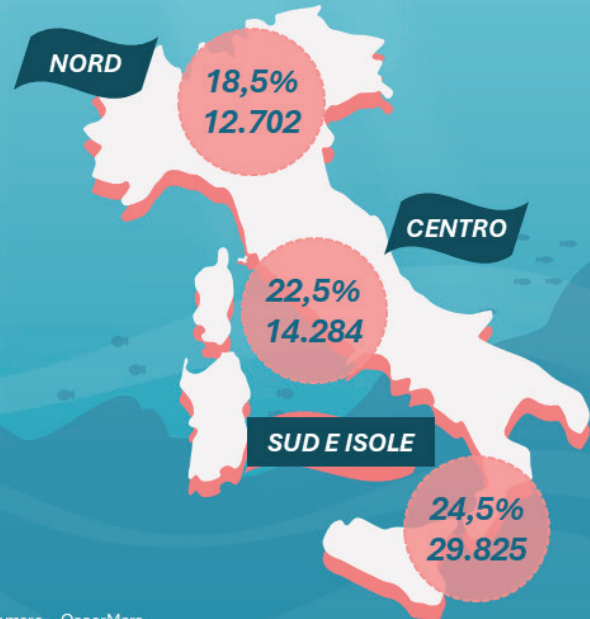
26,5% • 9.688



FILIERA ITTICA

15,8% • 5.557

PESO DELL'IMPRENDITORIA FEMMINILE SUL TOTALE IMPRESE BLU DELLA MACROREGIONE
(incidenze % e valori assoluti)

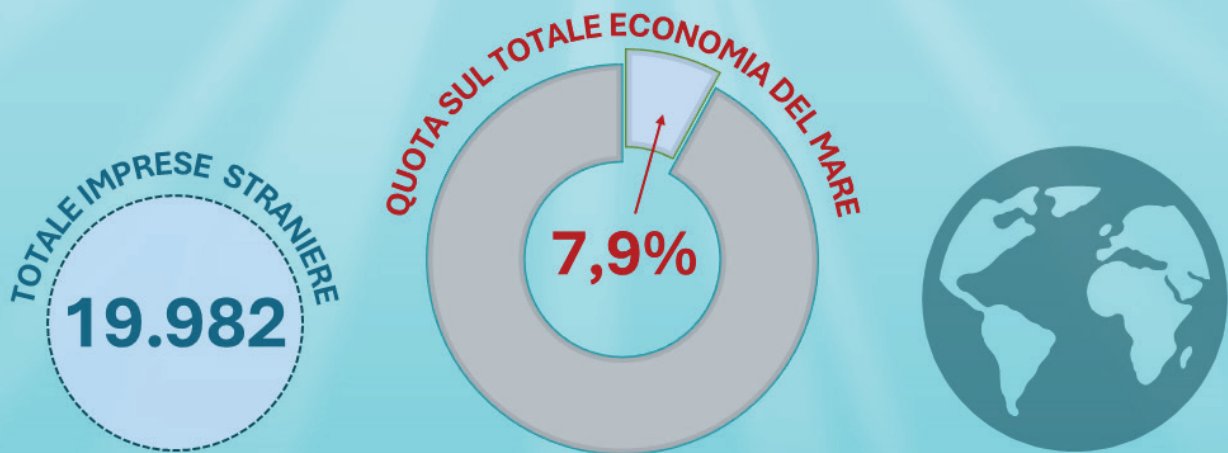


Fonte: Centro Studi delle Camere di Commercio Guglielmo Tagliacarne – Unioncamere – OsserMare

XIV Rapporto sull'Economia del Mare • 2026

Le imprese straniere

Anno di riferimento dati: 2025



PRESENZA NEI COMPARTI E DENSITÀ NEI TERRITORI

I SETTORI BLU CON LA PIÙ ALTA PRESENZA DI IMPRESE STRANIERE

(incidenze % e valori assoluti)



**SERVIZI DI ALLOGGIO
E RISTORAZIONE**

9,9% • 12.060



**FILIERA DELLA
CANTIERISTICA**

9,2% • 3.200

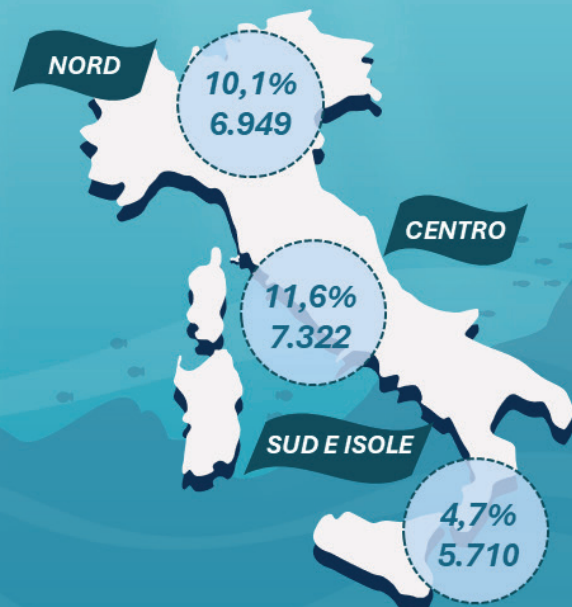


**ATTIVITÀ SPORTIVE
E RICREATIVE**

5,5% • 2.012

PESO DELL'IMPRENDITORIA STRANIERA SUL TOTALE IMPRESE BLU DELLA MACROREGIONE

(incidenze % e valori assoluti)



Fonte: Centro Studi delle Camere di Commercio Guglielmo Tagliacarne – Unioncamere – OsserMare

XIV Rapporto sull'Economia del Mare • 2026

Commercio estero

Anno di riferimento dati: 2025

VALORE E INCIDENZA PERCENTUALE SUI FLUSSI COMMERCIALI NAZIONALI



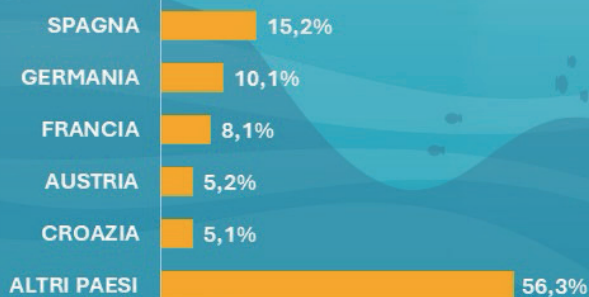
I SETTORI DELL'EXPORT E I RELATIVI MERCATI DI SBocco



FILIERA ITTICA

Valore dell'export	1.084 mln di €
Saldo commerciale	-6.788 mln di €
Variazione Export 2025/2024	+3,2%
Variazione Import 2025/2024	+4,2%

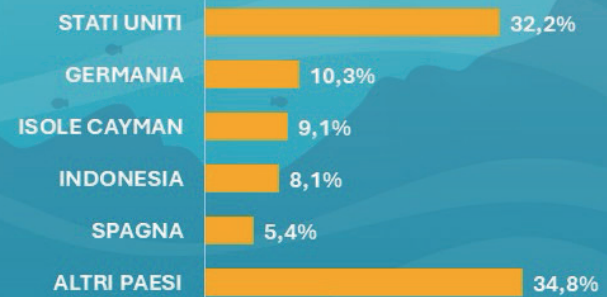
(composizione %)



FILIERA DELLA CANTIERISTICA

Valore dell'export	10.360 mln di €
Saldo commerciale	8.744 mln di €
Variazione Export 2025/2024	+39,9%
Variazione Import 2025/2024	+4,0%

(composizione %)



Fonte: Centro Studi delle Camere di Commercio Guglielmo Tagliacarne – Unioncamere – OsserMare su dati Istat

XIV Rapporto sull'Economia del Mare • 2026

Cantieristica, l'eccellenza italiana conquista il mondo

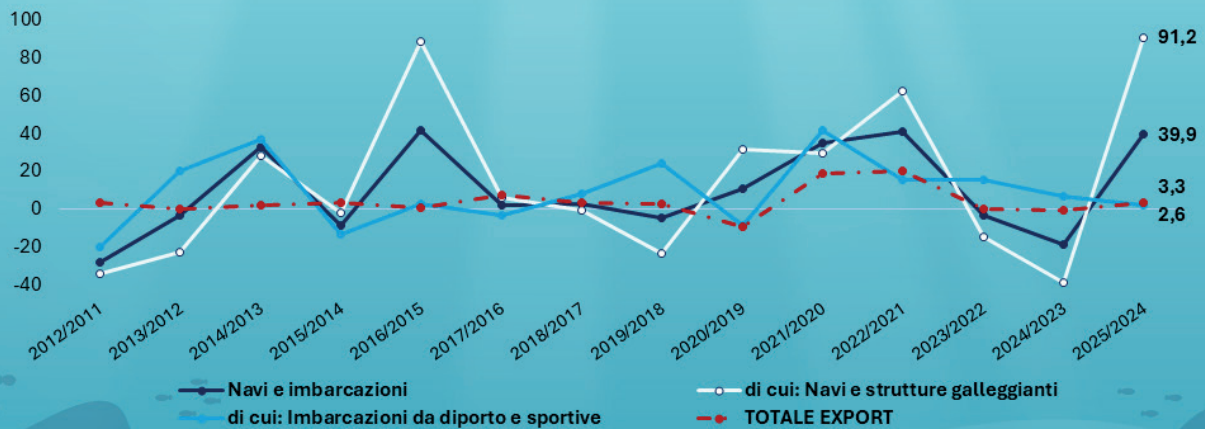
Anno di riferimento dati: 2025

AMMONTARE E DINAMICA DELLE ESPORTAZIONI

(valori assoluti e variazione % 2025/2011)



VARIAZIONI % ANNUE NEL PERIODO 2011-2025



ANDAMENTO DELLE QUOTE DI MERCATO DELL'ITALIA NELLE ESPORTAZIONI MONDIALI DELLA NAUTICA DA DIPORTO

(incidenze % 2018/2025)



Fonte: Centro Studi delle Camere di Commercio Guglielmo Tagliacarne - Unioncamere - OsseMare su dati Istat e ITC

XIV Rapporto sull'Economia del Mare • 2026

Il capitale umano e il mismatch tra domanda e offerta di lavoro

DIFFICOLTA' DI REPERIMENTO DI FIGURE CON COMPETENZE ADEGUATE DA PARTE DELLE IMPRESE

ECONOMIA DEL MARE

65,9%

TOTALE ECONOMIA

68,4%

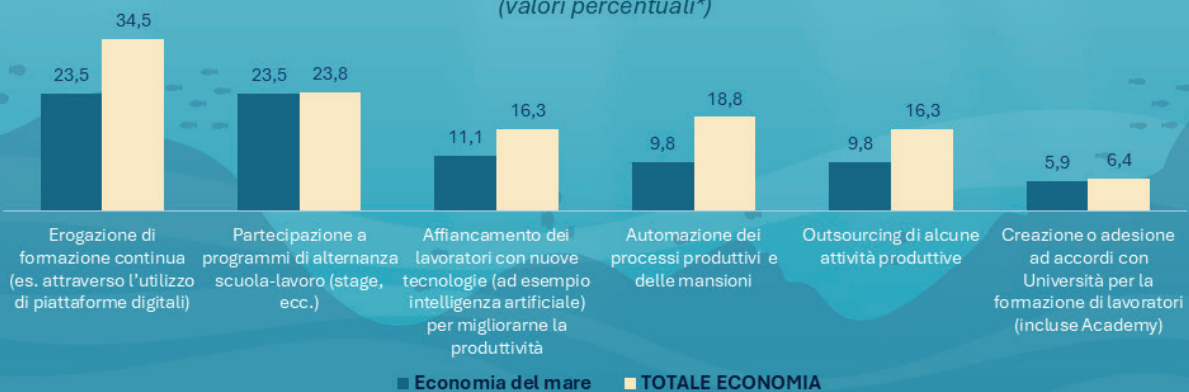
COMPETENZE DIFFICILI DA REPERIRE

(valori percentuali*)



STRATEGIE ADOTTATE DALLE IMPRESE PER SUPPLIRE LA DIFFICOLTÀ DI REPERIMENTO DELLE COMPETENZE

(valori percentuali*)



* Domanda a risposta multipla. Totale diverso da 100.

Fonte: elaborazioni Centro Studi delle Camere di commercio Guglielmo Tagliacarne – Unioncamere – OsserMare su dati Indagine Centro Studi Tagliacarne – Unioncamere, 2025

1. LO SCENARIO DELLA BLUE ECONOMY

1.1 Il quadro di riferimento delle policy europee e nazionali

*Il mare
nel programma
di lavoro
della Commissione
europea*

Il programma di lavoro della Commissione europea per il 2026, denominato *È ora che l'Europa si renda indipendente*¹, è strutturato secondo i principali orientamenti politici votati dal Parlamento europeo nel 2024 e rappresenta un appello all'indipendenza, all'unità e alla coesione europea, in un contesto caratterizzato sempre di più dalle minacce alla sicurezza e alla democrazia. Nel programma di lavoro, che delinea le azioni e i piani che la Commissione si impegna ad intraprendere nel corso della legislatura, viene dato ampio spazio al tema dell'economia del mare e del benessere degli oceani, nel capitolo intitolato *Mantenere la qualità della vita: sicurezza alimentare, acqua e natura*, che mette in chiara luce come le politiche dedicate al settore non riguardino soltanto la tutela dell'ambiente, ma siano strettamente collegate al tema della sicurezza. Il settore, infatti, si rivela essere strategico non solo per gli obiettivi a lungo termine dell'Unione, come la decarbonizzazione e la competitività, ma anche per favorire l'indipendenza dell'UE e la sua sicurezza.

Entrando più nel dettaglio sono due le iniziative dedicate al mare e agli oceani citate all'interno del programma di lavoro, ossia la *Visione 2040 per la pesca e l'acquacoltura*² e il *Patto per gli Oceani*³.

*La Visione 2040
per la pesca e
l'acquacoltura*

Per quanto riguarda *Visione 2040 per la pesca e l'acquacoltura*, a marzo 2026 si sono concluse le consultazioni pubbliche per raccogliere l'opinione di stakeholders, esperti e cittadini rispetto ai contenuti del documento. La comunicazione, la cui pubblicazione è prevista per il terzo trimestre 2026, istituirà un quadro strategico per i prossimi quindici anni, al fine di garantire la sostenibilità e la competitività a lungo termine del settore, affrontandone, al contempo, le sfide strutturali come l'invecchiamento della forza lavoro, l'insufficiente ricambio generazionale e la dipendenza dai combustibili fossili. In ragione di ciò, la Visione 2040 propone un approccio basato sull'intera catena del valore, che comprende la pesca, l'acquacoltura e la trasformazione degli alimenti acquatici,

¹ COM(2025) 870 final COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO, AL CONSIGLIO, AL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE EUROPEO E AL COMITATO DELLE REGIONI Programma di lavoro della Commissione per il 2026. È ora che l'Europa si renda indipendente.

² https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/14854-Fisheries-and-aquaculture-Vision-2040_en

³ COM(2025) 281 final COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO, AL CONSIGLIO, AL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE EUROPEO E AL COMITATO DELLE REGIONI Il patto europeo per gli oceani.

Il Patto europeo per gli Oceani

finalizzato alla semplificazione normativa e al raggiungimento degli obiettivi in modo efficace e proporzionato. Dal punto di vista tematico, invece, la Visione intende affrontare quattro dimensioni tra di loro interconnesse, ossia la domanda di cibo acquatico, l'alimentazione acquatica, la forza lavoro e le infrastrutture e finanziamenti necessari al settore.

Rispetto al secondo documento citato nel programma di lavoro, ossia il *Patto per gli Oceani*, pubblicato a giugno 2025, la Commissione ha riunito in un unico quadro normativo tutte le politiche europee in materia di oceani, al fine di promuoverne la gestione sostenibile, sostenendo al contempo la prosperità delle comunità costiere e la blue economy. Il Piano è strutturato intorno a sei priorità:

- **salute degli oceani**, attraverso il ripristino degli habitat costieri e marini degradati, l'istituzione di aree marine protette e la revisione della direttiva quadro sulla strategia per l'ambiente marino⁴;
- **blue economy sostenibile e competitiva**, rafforzando l'industria marittima dell'UE con una *Nuova strategia industriale marittima* e una *Strategia portuale dell'UE* e presentando una *Visione a lungo termine per la pesca e l'acquacoltura*⁵;
- **comunità costiere e isole**, per garantire lo sviluppo, la resilienza e il futuro delle comunità situate in queste aree;
- **ricerca e competenze marine**, con l'avvio di un'iniziativa per l'osservazione degli oceani e la creazione di un gemello digitale dell'oceano;
- **sicurezza marittima e difesa**, per rafforzare la cooperazione navale, i servizi di guardia costiera dell'UE e la sicurezza delle frontiere marittime;
- **governance oceanica**, attraverso il rafforzamento della diplomazia europea degli oceani, la ratifica a livello mondiale dell'*Accordo sulla biodiversità nelle zone non soggette a giurisdizione nazionale* e la lotta alla pesca illegale, non dichiarata e non regolamentata.

Oltre a fissare questi sei pilastri, il Patto stabilisce una serie di target quantitativi concreti per migliorare la salute degli oceani, tra cui l'impegno a dimezzare l'inquinamento da plastica e nutrienti e a ripristinare il 20% degli ecosistemi marini europei entro il 2030. Inoltre, nel Patto, gli Stati membri sono incoraggiati a designare e

⁴ DIRETTIVA 2008/56/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO del 17 giugno 2008 che istituisce un quadro per l'azione comunitaria nel campo della politica per l'ambiente marino (direttiva quadro sulla strategia per l'ambiente marino).

⁵ Illustrate nel dettaglio nei paragrafi successivi.

La strategia industriale marittima

gestire aree marine protette per raggiungere l'obiettivo al 2030 di proteggere il 30% dei propri mari.

A tal fine, per supportare l'attuazione delle misure necessarie allo scopo, nel Patto, si prevede l'istituzione di un *Ocean Board* di alto livello, per dare voce ai diversi stakeholder del settore, e di un *Ocean Pact Scoreboard* per monitorare i progressi nel raggiungimento degli obiettivi posti.

Entrando nel dettaglio delle principali iniziative previste dal Patto per gli Oceani, di seguito sono illustrate la *Strategia industriale marittima*⁶ e la *Strategia portuale dell'UE*⁷, presentate a marzo 2026 dalla Commissione per rafforzare la competitività, la resilienza e la sicurezza delle infrastrutture portuali e delle attività ad esse collegate.

Per quanto concerne la *Strategia industriale marittima*, la Commissione ha individuato una serie di azioni concrete indirizzate al **trasporto marittimo e alla costruzione navale dell'UE**, finalizzate al rafforzamento industriale e alla sicurezza economica, così come al supporto alla decarbonizzazione e alla transizione digitale. La Strategia poggia su tre pilastri, di seguito illustrati:

- **produzione e costruzione:** con l'obiettivo di rafforzare la capacità di produzione marittima e la leadership tecnologica dell'UE, attraverso la creazione di sinergie lungo le diverse catene del valore marittime e lo sfruttamento del potenziale del mercato unico;
- **trasporti e connettività:** per rafforzare la connettività e la competitività dell'Unione, affinché le navi continuino a scegliere le bandiere dell'UE, ad esempio attraverso misure per semplificare le procedure di comunicazione e/o amministrative per il trasporto marittimo, oppure tramite il proseguimento dell'uso degli aiuti di Stato al settore;
- **sicurezza e protezione:** mira a sostenere la capacità di produzione navale e a rafforzare la sicurezza dell'UE, per esempio tramite meccanismi di sostegno alla costruzione di traghetti a duplice uso e dotati di specifiche militari rafforzate.

Accanto a questi tre pilastri, la strategia prevede una serie di iniziative orizzontali che vanno ad incidere su ambiti come la ricerca e l'innovazione, lo sviluppo delle competenze e il supporto del settore finanziario, sostenute attraverso la mobilitazione di risorse pubbliche

⁶ COM(2026) 111 final COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO, AL CONSIGLIO, AL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE EUROPEO E AL COMITATO DELLE REGIONI relativa alla strategia industriale marittima dell'UE.

⁷ COM(2026) 112 final COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO, AL CONSIGLIO, AL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE EUROPEO E AL COMITATO DELLE REGIONI - Strategia portuale dell'UE.

La strategia portuale

e private e la creazione di un *Board di alto livello dedicato a Industrie marittime e Porti*.

Per quanto riguarda la *Strategia portuale*, invece, alla luce del ruolo sempre più strategico dei porti e della loro funzione di hub industriali, la Commissione ha adottato un quadro comprensivo di una serie di misure volte a rafforzare l'autonomia strategica dell'UE e l'accelerazione verso la decarbonizzazione di queste infrastrutture strategiche. Anche in questo caso, la strategia individua una serie di azioni basate su cinque priorità strategiche per far fronte alle seguenti sfide:

- rafforzare la **competitività, l'innovazione e la digitalizzazione**;
- proseguire nella **transizione energetica** e nello sviluppo di **industrie pulite e sostenibili**;
- rendere i **porti sicuri**;
- facilitare **l'accesso ai finanziamenti e agli investimenti**;
- promuovere la **coesione sociale** e creare lavori di qualità e **competenze**.

Tra le azioni previste figurano, in particolare, lo sviluppo di criteri e principi guida per i fondi UE e gli investimenti diretti verso porti di Paesi terzi, così come per il controllo e la proprietà estere di porti identificati come infrastrutture strategiche per la loro natura *double use*. La Commissione prevede, inoltre, la messa a punto di un *Piano d'azione per l'elettrificazione*, per supportare l'elettrificazione dei porti, una maggiore trasparenza dei prezzi dell'energia elettrica e una migliore previsione della domanda. Infine, sul fronte delle competenze, le azioni delineate nel Piano supporteranno lo sviluppo di una nuova generazione di lavoratori in possesso delle competenze necessarie per operare nel settore, d'accordo con la *Strategia per il ricambio generazionale nell'economia blu*⁸.

Anche in questo caso, sarà il *Board di alto livello dedicato a Industrie marittime e Porti* a vigilare sull'implementazione effettiva del Piano.

L'IMPORTANZA DEI DATI E DEL MONITORAGGIO AMBIENTALE

OceanEye per l'osservazione degli oceani

In occasione degli *Ocean Days 2026*, che consistono in una serie di eventi organizzati a Bruxelles per la salvaguardia e il futuro degli oceani, la presidente della Commissione europea Ursula von der Leyen ha annunciato il varo di un'iniziativa europea di monitoraggio e osservazione degli oceani denominata *OceanEye*, come previsto dal

⁸ La strategia, citata all'interno del Patto per gli Oceani e prevista per il 2027, promuoverà una forza lavoro qualificata di prossima generazione nel campo della ricerca marina, delle tecnologie oceaniche e della pesca sostenibile.

Patto per gli Oceani, che porrà le basi per un'osservazione degli oceani più intelligente ed efficace, essenziale in quanto consente di:

- raccogliere i dati necessari per comprendere lo stato degli oceani;
- prevedere e mitigare gli effetti dei cambiamenti climatici;
- rafforzare la competitività delle nostre attività economiche in mare;
- contribuire alla sicurezza marittima.

L'obiettivo dell'iniziativa è di assicurare un ruolo di leadership globale all'Unione negli sforzi per realizzare un'infrastruttura tecnologica all'avanguardia per l'osservazione degli oceani che, oltre a dati, comprenderà anche contenuti educativi e di sensibilizzazione della cittadinanza verso l'osservazione degli oceani.

La presentazione formale di OceanEye è prevista dalla Commissione nel corso del 2026, ossia nei tempi previsti per conseguire l'obiettivo di disporre di un sistema europeo di osservazione degli oceani pienamente operativo entro il 2030.

Gemello digitale dell'oceano

Nell'ambito di quest'iniziativa si inserisce anche l'*European Digital Twin Ocean* (EDITO)⁹, ossia il gemello digitale dell'oceano, che integra all'interno della stessa piattaforma pubblica i dati rilevati dai servizi marini Copernicus¹⁰ e da EMODnet¹¹ per fornire informazioni in tempo reale sullo stato di salute degli oceani. La piattaforma EDITO ospita, poi, una serie di servizi per sviluppare e condividere gemelli digitali, visualizzare dati e fare simulazioni utili anche ai fini di policy. La sua piena operatività è prevista entro il 2030 e risulta essenziale anche per il funzionamento dell'OceanEye.

L'ATTUAZIONE DELLA LEGGE SUL RIPRISTINO DELLA NATURA

Passando, invece, alle politiche di tutela dell'ambiente, a distanza di quasi un anno dalla sua entrata in vigore, la *Legge sul ripristino della natura*¹², che ha come obiettivo il ripristino degli ecosistemi, degli habitat e delle specie degradate presenti nelle terre e nei mari dell'UE, registra i primi sviluppi sul fronte attuativo. A maggio 2025, infatti, la

⁹ <https://www.edito.eu/european-digital-twin-ocean-about/>

¹⁰ Il Programma Copernicus è il programma di osservazione terrestre dell'Unione europea, dedicato al nostro pianeta e all'ambiente a beneficio ultimo dei cittadini europei e di tutto il mondo. Il Servizio marittimo di Copernicus fornisce informazioni gratuite e sistematiche sullo stato dell'oceano blu (fisico), bianco (ghiacci marini) e verde (biogeochimico).

¹¹ Lo European Marine Observation and Data Network (EMODnet) è il data service *in situ* della Commissione europea per fornire dati sull'ambiente marino e sulle attività umane ad esso correlate.

¹² REGULATION (EU) 2024/1991 OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL on nature restoration and amending Regulation (EU) 2022/869.

La predisposizione dei Piani nazionali di ripristino

Commissione ha adottato un Regolamento di esecuzione¹³ che stabilisce il formato uniforme che tutti gli Stati membri dovranno utilizzare per la presentazione dei propri *Piani nazionali di ripristino*¹⁴, dando così seguito alla principale scadenza operativa prevista dalla legge. Il formato, sviluppato in collaborazione con l'Agenzia Europea dell'Ambiente, consente il riutilizzo dei dati già trasmessi nell'ambito di altre politiche, il raffronto oggettivo tra piani nazionali diversi e la riduzione al minimo degli oneri amministrativi, attraverso la precompilazione e un approccio alla rendicontazione basato sul principio "report once". A livello operativo, le bozze dei *Piani* dovranno essere presentate entro il 1° settembre 2026, mentre le versioni definitive sono attese entro settembre 2027.

A tal proposito, il report *Nature restoration plan development process in EU member states. Mid-term assessment*¹⁵, che riporta gli esiti di un'analisi condotta a fine 2025 dalle principali organizzazioni ambientaliste europee¹⁶, ha restituito un quadro a due velocità rispetto all'attuazione di quanto previsto dalla *Legge sul ripristino della natura*. Infatti, segnala il report, nonostante diversi Paesi si stiano muovendo come apripista verso piani credibili e ben strutturati, i progressi sul fronte della ricostituzione degli ecosistemi restano complessivamente diseguali e, secondo le organizzazioni, insufficienti a garantire il raggiungimento degli obiettivi vincolanti entro il 2030. Le criticità più ricorrenti riguardano la mancanza di un adeguato sostegno politico a livello nazionale, la carenza di risorse dedicate e la necessità di un più ampio coinvolgimento degli stakeholder nel processo di pianificazione. Un dato importante per il settore della blue economy, in quanto la *Legge per il ripristino della natura* è espressamente richiamata nel Patto Europeo per gli Oceani come strumento chiave per il ripristino degli ecosistemi costieri e marini, a conferma della sua centralità nell'agenda UE per la blue economy dei prossimi anni.

L'ENTRATA IN VIGORE DEL TRATTATO D'ALTO MARE

A gennaio 2026 è poi entrato in vigore il *Trattato sull'alto mare*, altrimenti noto come *l'Accordo sulla biodiversità al di là della*

¹³ REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2025/912 DELLA COMMISSIONE del 19 maggio 2025 recante modalità di applicazione del regolamento (UE) 2024/1991 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda il formato tipo del piano nazionale di ripristino.

¹⁴ Il regolamento stabilisce che ogni Stato membro debba elaborare un Piano nazionale di ripristino contenente informazioni dettagliate su come intende raggiungere i propri obiettivi di ripristino entro il 2032 (ad esempio, aree da riqualificare, tempistiche, risorse finanziarie, ecc.).

¹⁵ https://www.birdlife.org/wp-content/uploads/2025/12/RestoreNature-NRP_mid-term-assessment.pdf.

¹⁶ WWF European Policy Office, BirdLife, European Environmental Bureau e ClientEarth.

Entrata in vigore del Trattato d'alto mare

giurisdizione nazionale (BBNJ), a due anni dalla sua adozione e grazie al raggiungimento della soglia di ratifica da parte di sessanta parti coinvolte¹⁷: un traguardo importante per la conservazione e l'uso sostenibile degli oceani. L'accordo riguarda le aree non soggette a giurisdizione nazionale, come l'alto mare e i fondali marini, e fornisce un quadro per la governance comune di circa la metà della superficie del nostro pianeta e del 95% del volume dell'oceano. L'obiettivo del *Trattato* è quello di affrontare in maniera comune le sfide che mettono sotto pressione gli habitat e i fondali marini, come l'inquinamento, il sovrasfruttamento delle risorse e la perdita di biodiversità dovuta ai cambiamenti climatici, soprattutto alla luce della futura crescente domanda di risorse marine per l'alimentazione, i farmaci e l'energia. A tal fine, l'accordo prevede i seguenti punti:

- l'istituzione di aree marine protette in alto mare;
- la regolamentazione dello sfruttamento delle risorse genetiche marine;
- la valutazione dell'impatto ambientale delle attività umane attuali e future;
- il sostegno ai Paesi in via di sviluppo attraverso programmi di *capacity-building* e trasferimento tecnologico.

In relazione all'ultimo punto, in particolare, l'Unione europea si è impegnata a sostenere l'attuazione del trattato anche attraverso il programma globale dell'UE per gli oceani¹⁸, indirizzato ai Paesi in via di sviluppo per fornire assistenza tecnica on-demand dal valore di dieci milioni di euro.

LE COMPETENZE PER LA BLUE ECONOMY

Sostenere la formazione

Sul fronte delle competenze nel 2025 FAMENET (Fisheries and Aquaculture Monitoring, Evaluation and Local Support Network), la rete di supporto alla Commissione europea per il monitoraggio e la valutazione dei fondi EMFF ed EMFAF¹⁹, ha pubblicato uno studio sulle competenze nei settori della pesca e dell'acquacoltura. Lo studio, che esamina in che misura i due fondi abbiano sostenuto la formazione e le competenze dei lavoratori di questi comparti, offre anche una mappatura degli investimenti realizzati in tutta l'UE e dei tipi di interventi finanziati, con l'obiettivo di informare i *policy makers*

¹⁷ Attualmente l'accordo è stato ratificato da 81 parti, tra cui l'UE e 16 dei suoi Stati membri, e firmato da 145 Paesi.

¹⁸ Il programma globale per gli oceani è un programma finanziato dall'UE di 40 milioni di euro avviato in occasione della terza conferenza delle Nazioni Unite sugli oceani di giugno.

¹⁹ Il fondo EMFAF (European Maritime, Fisheries and Aquaculture Fund) è lo strumento finanziario dell'UE per la pesca, l'acquacoltura e la politica marittima sostenibile, istituito per il periodo 2021-2027 e successivo al fondo EMFF (European Maritime and Fisheries Fund) del periodo 2014-2020.

Le competenze per la pesca

europei sul contributo dei fondi UE alla preparazione di una forza lavoro capace di affrontare le sfide emergenti e future del settore.

La metodologia adottata combina l'analisi desk, basata sui dati quantitativi comunicati dai ventisette Stati membri, con case study provenienti da quattro Paesi (ossia Italia, Finlandia, Francia e Spagna), portando a risultati che evidenziano come pesca e acquacoltura presentino sfide distinte ma ugualmente urgenti.

Nello specifico, per quanto riguarda il comparto della pesca, l'analisi mostra come i fabbisogni formativi non siano più circoscritti a competenze tecniche specifiche ma si facciano sempre più trasversali: gestione della flotta, valorizzazione del prodotto, sicurezza alimentare, gestione d'impresa e rispetto delle normative UE sono diventati ambiti imprescindibili per i lavoratori del settore. Lo studio sottolinea, poi, l'importanza della trasformazione in atto: il pescatore non è più chiamato semplicemente a pescare, ma a operare come imprenditore capace di gestire un'azienda, collocare il prodotto sul mercato e rispettare un quadro regolatorio complesso. Tra le principali criticità evidenziate nello sviluppo di tali competenze figurano la scarsa cultura imprenditoriale, la bassa presenza di giovani nel settore, la resistenza dei pescatori esperti ad abbracciare l'innovazione, la disconnessione tra il mondo della pesca e le università o gli enti di ricerca, e le disparità territoriali nell'accesso alla formazione, con alcune regioni ancora prive di un'offerta adeguata. A ciò si aggiunge anche la scarsa visibilità e il mancato riconoscimento del ruolo delle donne nel settore.

Le competenze per l'acquacoltura

Per quanto concerne l'acquacoltura, invece, il quadro è differente e lo studio mette in luce le caratteristiche del settore, sempre più moderno e ad alto contenuto tecnologico, con percorsi di carriera mediamente più attrattivi e sbocchi lavorativi anche per laureati universitari. Tuttavia, anche in questo caso emergono delle sfide legate allo sviluppo delle competenze e al ricambio generazionale, rese più complesse da un contesto di governance connotato dalla frammentazione delle responsabilità tra amministrazioni e oneri burocratici, nonché da un'insufficiente innovazione tecnologica nella maricoltura offshore²⁰.

Rispetto ai programmi EMFF ed EMFAF, lo studio evidenzia come non tutti gli Stati membri abbiano utilizzato questi fondi per affrontare lo sviluppo delle competenze. Tra gli obiettivi comuni nei programmi nazionali esaminati figurano i seguenti:

²⁰ Si tratta dell'allevamento di organismi acquatici (pesci, molluschi, alghe) in mare aperto, lontano dalla costa, in acque più profonde e più esposte rispetto ai tradizionali impianti costieri. Rispetto all'acquacoltura costiera, riduce l'impatto visivo e i conflitti d'uso con altre attività (turismo, pesca artigianale), sfrutta acque più pulite e ossigenate, ma richiede tecnologie più avanzate e comporta costi operativi e di manutenzione significativamente più elevati.

Il ruolo dei fondi EMFF ed EMFAF

- il rafforzamento delle qualifiche professionali degli operatori del settore attraverso iniziative formative mirate;
- la promozione del trasferimento di conoscenze in materia di sostenibilità ambientale, innovazione e sicurezza sul lavoro;
- lo sviluppo di percorsi formativi personalizzati per attrarre giovani e nuovi lavoratori in entrata;
- la modernizzazione della formazione professionale, soprattutto in settori emergenti della blue economy come la produzione di alghe, le biotecnologie, le energie rinnovabili e il turismo marittimo, così come la promozione dell'apprendimento permanente;
- il rafforzamento dell'imprenditorialità, con un focus sulle competenze digitali e di gestione d'impresa.

Sul piano finanziario, invece, lo studio mostra come il fondo EMFF abbia investito, nell'arco del periodo di programmazione 2014-2020, circa 23 milioni di euro per la formazione e l'aggiornamento delle competenze: un dato modesto se si guarda alla capacità di spesa complessiva del fondo, ad indicare come questa tematica non sia stata centrale per la maggior parte dei programmi nazionali. Significativa è anche la forte eterogeneità tra gli Stati membri: solo 5 su 27 hanno allocato più dell'1% del proprio budget EMFF a operazioni legate alle competenze, mentre 7 non hanno riportato alcuna spesa in questo ambito.

Infine, lo studio identifica le principali barriere che ostacolano lo sviluppo delle competenze nel settore, come l'assenza, in alcuni Paesi, di corsi specifici per la pesca e l'acquacoltura, mentre più in generale pone l'attenzione sulla necessità di adottare un approccio sistematico e integrato agli interventi formativi, collegando lo sviluppo delle competenze a più ampie strategie di innovazione.

In questo contesto si inserisce la già citata *Strategia per il ricambio generazionale nell'economia blu*, annunciata all'interno del Patto per gli Oceani e attesa per il 2027. La strategia, votata a dare una risposta diretta alle difficoltà di ricambio generazionale evidenziate dallo studio FAMENET, si propone di promuovere l'istruzione, l'*ocean literacy* e il trasferimento intergenerazionale di conoscenze, favorendo l'accesso dei giovani professionisti alla ricerca marina, alla tecnologia oceanica e alla pesca sostenibile.

Strategia per il ricambio generazionale nell'economia blu

GLI INVESTIMENTI NELLA BLUE ECONOMY

Infine, l'impegno dell'UE in materia di blue economy e gestione sostenibile delle risorse marine emerge chiaramente dagli impegni finanziari presi a favore del settore. Dal punto di vista finanziario,

*La mobilitazione
di oltre un miliardo
in occasione
del vertice ONU*

*Il programma
Horizon*

infatti, l'Unione europea ha rafforzato in modo significativo il proprio sostegno all'economia del mare, anche in virtù della stretta connessione che questo settore ha con le politiche per l'innovazione e la competitività industriale. A riprova di ciò, in occasione del vertice ONU sugli Oceani del 2025, la Presidente della Commissione europea ha annunciato la mobilitazione di oltre 1 miliardo di euro per la conservazione degli oceani, la ricerca e la pesca sostenibile, con l'obiettivo di coniugare crescita economica e tutela degli ecosistemi marini.

Più in generale, tale impegno si inserisce in un quadro più ampio di interventi finanziari e programmatori a favore della *blue economy*, tra cui spicca il programma *Horizon Europe*²¹, che con una dotazione complessiva di 95,5 miliardi di euro per il periodo 2021-2027, rappresenta il principale strumento di supporto alla ricerca e sviluppo anche per questo settore, considerato strategico per la competitività europea grazie alla sua elevata componente innovativa. In particolare, il *Pilastro II – Sfide Globali e Competitività Industriale Europea* concentra una parte rilevante delle risorse su ambiti chiave legati alla sostenibilità e alla transizione ecologica.

Sul versante specifico dell'economia blu, il *Cluster 6 – Alimentazione, Bioeconomia, Risorse Naturali, Agricoltura e Ambiente*, con un budget complessivo di circa 9 miliardi di euro, svolge un ruolo centrale nel finanziare interventi orientati al ripristino degli ecosistemi, alla gestione sostenibile e circolare delle risorse naturali e al contrasto della perdita di biodiversità, sia in ambito terrestre sia marino. All'interno di questo quadro, la *Sustainable Blue Economy Partnership*²², che riunisce 74 partner di 32 Paesi, rappresenta uno strumento chiave per coordinare e allineare gli investimenti nazionali in ricerca e innovazione su scala europea, con l'obiettivo di favorire la transizione verso attività marittime sostenibili e a zero emissioni nette. A tali iniziative si affiancano le Missioni europee, tra cui la *Mission Restore our Ocean and Waters by 2030* e la missione *Healthy oceans, seas, coastal and inland waters*, che introducono obiettivi vincolanti e orientati ai risultati per il ripristino degli ecosistemi acquatici entro il 2030, rafforzando ulteriormente la coerenza tra programmazione finanziaria e priorità strategiche.

Parallelamente agli strumenti pubblici, il settore della *blue economy* registra un crescente interesse anche da parte degli investitori privati, come evidenziato dal report *The next wave of blue growth. Investor report 2026*²³. Il report, infatti, mostra come i fondi di *venture capital*, *private equity* e *corporate venture capital* stiano progressivamente

²¹ <https://horizoneurope.apre.it/he-in-breve/>

²² <https://bluepartnership.eu/>

²³ European Commission: Directorate-General for Maritime Affairs and Fisheries, *The next wave of blue growth – Investor report 2026*, Publications Office of the European Union, 2026, <https://data.europa.eu/doi/10.2771/1823987>.

Investor Report 2026

umentando la propria esposizione al settore, riconoscendone il potenziale di crescita e il ruolo chiave nell'innovazione. Tuttavia, sottolinea il rapporto, affinché questo interesse si traduca in un'effettiva espansione degli investimenti è necessario rafforzare le condizioni abilitanti, potenziando gli incentivi dal lato della domanda e il supporto pubblico mirato, affinché le innovazioni siano trasformate in progetti concretamente finanziabili. In questo contesto, il ruolo dell'Unione europea appare decisivo nel creare un ecosistema favorevole, capace di integrare risorse pubbliche e private e di accompagnare lo sviluppo di un'economia del mare sostenibile, resiliente e orientata all'innovazione.

L'APPROVAZIONE DELLA LEGGE SULLA VALORIZZAZIONE DELLA RISORSA MARE

Sul fronte delle politiche nazionali a favore dell'economia del mare, un'importante novità di maggio 2026 ha a che fare con l'approvazione della legge sulla valorizzazione della risorsa mare²⁴. Il provvedimento, collegato alla manovra di bilancio 2025-2027, ha l'obiettivo dichiarato di rafforzare il contributo dell'economia blu alla crescita sostenibile del Paese, in linea con il Piano del mare 2023-2025 e con le strategie europee per la transizione ecologica del settore marittimo. Il disegno di legge punta a trattare il mare come un'infrastruttura economica e ambientale trasversale con ricadute su logistica, ricerca, turismo ed energia e non più come un ambito settoriale a sé stante, attraverso il potenziamento del Comitato interministeriale per le politiche del mare, che diventa la sede di concertazione strategica tra ministeri competenti sulle politiche marittime.

Le principali novità

Tra le principali novità introdotte dal testo, la più rilevante riguarda la volontà di superare la frammentazione normativa che, da decenni, caratterizza il settore marittimo italiano, causata da un insieme disomogeneo di regole stratificate nel tempo e spesso disallineate agli standard europei, che ha finito per penalizzare la competitività delle imprese e scoraggiarne gli investimenti. Un segnale concreto di questa tendenza è la crescente propensione a registrare le imbarcazioni all'estero, fenomeno noto come "fuga dalla bandiera italiana", che il provvedimento intende contrastare rendendo il sistema normativo nazionale più moderno e attrattivo. Entrando nel dettaglio di quanto previsto per i singoli settori, sul versante della nautica da diporto e della cantieristica, la legge introduce misure di semplificazione amministrativa e digitalizzazione delle procedure, con l'obiettivo di rafforzare la competitività del comparto e favorire l'innovazione tecnologica, introducendo in parallelo disposizioni per promuovere la sicurezza della navigazione e la tutela degli habitat marini. Altrettanto significativa è la scelta di regolamentare in

²⁴ LEGGE 7 maggio 2026 , n. 70. Valorizzazione della risorsa mare.

maniera organica il turismo subacqueo e le attività legate alla fruizione sommersa del mare, che finora operavano in assenza di una cornice giuridica dedicata, attraverso standard per i centri di immersione e la definizione di criteri per l'individuazione di zone di interesse turistico subacqueo. A tal proposito, occorre ricordare anche l'impatto della legge contenente *Disposizioni in materia di sicurezza delle attività subacquee*²⁵, approvata a gennaio 2026, che ha avuto il merito di innovare il quadro normativo italiano in materia di sicurezza delle attività subacquee.

La legge sulla valorizzazione della risorsa mare affronta, inoltre, l'istituzione della zona contigua²⁶ oltre il limite delle acque territoriali, per rafforzare la capacità di presidio ambientale e culturale delle aree marine, contribuendo alla protezione di un patrimonio spesso esposto a pressioni illegali o a sfruttamento non regolato. In aggiunta, la legge introduce misure in materia di pesca, ricerca scientifica e tutela degli ecosistemi marini, con l'obiettivo di bilanciare lo sviluppo economico con la salvaguardia ambientale, in coerenza con gli impegni europei sulla transizione ecologica. Sul piano del lavoro marittimo, infine, il testo aggiorna la disciplina sull'arruolamento dei lavoratori marittimi extracomunitari residenti in Italia, superando un limite del Codice della navigazione che ne consentiva l'iscrizione esclusivamente in caso di cittadinanza italiana o comunitaria: un anacronismo normativo che rischiava di aggravare la carenza di personale qualificato già avvertita dal comparto.

LO STATO DI ATTUAZIONE DEL PIANO DEL MARE 2023-2025 E LE CONSULTAZIONI PER IL PIANO 2026-2028

Parallelamente nel maggio 2025 il ministro per la Protezione civile e le Politiche del mare Musumeci ha trasmesso al Parlamento la terza Relazione annuale sullo stato di attuazione del Piano del mare²⁷, riferita all'anno 2024, che restituisce l'immagine di un settore economicamente rilevante per il Paese. Su questo sfondo, la Relazione percorre le sedi direttrici²⁸ del Piano documentando i progressi compiuti nei singoli ambiti.

²⁵ LEGGE 26 gennaio 2026, n.9. Disposizioni in materia di sicurezza delle attività subacquee

²⁶ Fino a 24 miglia nautiche dalla costa. Si tratta di uno strumento previsto dal diritto internazionale che consente allo Stato di rafforzare i controlli su violazioni doganali, fiscali, sanitarie e migratorie, ma anche di tutelare il patrimonio archeologico subacqueo.

²⁷ RELAZIONE SULLO STATO DI ATTUAZIONE DEL PIANO DEL MARE (Aggiornata al 20 maggio 2025) (Articolo 12, comma 10, del decreto-legge 11 novembre 2022, n. 173, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 dicembre 2022, n. 204). Presentata dal Ministro per la protezione civile e le politiche del mare (MUSUMECI). Trasmessa alla Presidenza il 22 maggio 2025.

²⁸ Ossia spazi marittimi, rotte commerciali, porti, energia proveniente dal mare, transizione ecologica dell'industria del mare, pesca e acquacoltura, cantieristica, industria armatoriale, lavoro marittimo,

I progressi registrati

Sul versante della governance degli spazi marittimi, il 2024 ha visto l'approvazione dei Piani di gestione dello spazio marittimo dopo anni di ritardi che avevano aperto una procedura di infrazione europea. Sempre in materia di spazi, sono proseguiti i negoziati per la delimitazione della Zona Economica Esclusiva (ZEE)²⁹ con i Paesi confinanti, con un accordo entrato in vigore con la Croazia dall'aprile 2024, mentre restano aperti i negoziati con Malta. Sul fronte della portualità, invece, la Relazione registra progressi nella digitalizzazione della catena logistica, con il completamento della Piattaforma Logistica Nazionale³⁰ e l'integrazione di tutte le Autorità di Sistema Portuale con sistemi informativi interoperabili, e segnala come priorità non ancora risolta quella dei dragaggi portuali, per i quali sono in corso i lavori per un Piano nazionale che unifichi e semplifichi il quadro normativo attuale. In materia di transizione ecologica, la Relazione dà conto dell'avvio a Ravenna del primo progetto italiano di cattura e stoccaggio della CO₂ in giacimenti marini esauriti, e della crescente pressione che i nuovi obblighi europei, in particolare il sistema ETS e il regolamento FuelEU Maritime, esercitano sulla competitività della flotta italiana, con costi stimati in oltre 380 milioni di euro annui derivanti dalla sola *Energy Taxation Directive*. Sul piano della tutela ambientale, è entrato nella fase esecutiva il Progetto MER (Marine Ecosystem Restoration), finanziato dal PNRR, che prevede 37 interventi di ripristino dei fondali e degli habitat marini nelle acque italiane. Rilevante è anche l'avanzamento nel campo della dimensione subacquea, con l'avvio operativo del Polo Nazionale della Subacquea alla Spezia, con la pubblicazione di due tornate di bandi di ricerca che hanno coinvolto 88 soggetti nel campo delle tecnologie subacquee avanzate. Nel settore del lavoro marittimo, il 2024 ha visto il rinnovo del contratto collettivo nazionale dell'industria armatoriale e la firma dell'ipotesi di accordo per il rinnovo del CCNL dei lavoratori portuali per il triennio 2024-2026.

conservazione degli ecosistemi, dimensione subacquea, risorse geologiche dei fondali, sistema delle isole minori, turismo e sport del mare, cambiamenti climatici, cooperazione europea e internazionale.

²⁹ La Zona Economica Esclusiva (ZEE) è un'area marina, adiacente alle acque territoriali, in cui uno Stato costiero esercita diritti sovrani per lo sfruttamento economico, l'esplorazione e la protezione delle risorse naturali. Con la Legge 14 giugno 2021, n. 91, l'Italia ha approvato l'istituzione della propria ZEE per tutelare i propri interessi marittimi e di pesca, con particolare attenzione al Mediterraneo, spesso oggetto di sovrapposizioni con altri Stati costieri.

³⁰ Si tratta di un'infrastruttura digitale strategica volta a garantire l'interoperabilità tra le Autorità di Sistema Portuale, i Ministeri competenti e gli operatori economici, la razionalizzazione dei flussi informativi e la riduzione dei tempi di sdoganamento, con effetti positivi in termini di efficienza, trasparenza e competitività dell'intero sistema logistico-portuale.

Le consultazioni per il Piano 2026-2028

Sullo sfondo di questo bilancio articolato, sono già avviate le consultazioni per la redazione del Piano del mare 2026-2028³¹, con il Dipartimento per le politiche del mare che ha aperto nel giugno 2025 una consultazione degli stakeholder pubblici e privati. L'obiettivo è di costruire un documento dal taglio più operativo rispetto a quello per il triennio precedente, che semplifichi il quadro normativo di riferimento per gli operatori del settore e affronti in modo più diretto le priorità strategiche, tra cui una politica industriale marittima per rafforzare la cantieristica europea di fronte alla concorrenza asiatica.

BLUE FORUM ITALIA NETWORK E OSSERMARE

Integrazione di prospettive e competenze

A partire dalla sua comunicazione del 2021 su “Un nuovo approccio per un'economia blu sostenibile nell'UE - Trasformare l'economia blu dell'UE per un futuro sostenibile”, la Commissione europea sta promuovendo lo “European Blue Forum” per coordinare il dialogo tra operatori offshore, parti interessate e scienziati impegnati nella pesca, nell'acquacoltura, nella navigazione, nel turismo, nelle energie rinnovabili e in altre attività. Coerentemente con tale iniziativa UE e in collegamento con essa, continua ad operare il “Blue Forum Italia Network” che sta agendo per favorire la collaborazione tra le varie parti interessate, inclusi governi, settore privato, società civile e comunità locali. Il Blue Forum Italia è impegnato a: integrare diverse prospettive e competenze per una gestione sostenibile del mare; condividere informazioni e migliori pratiche; favorire il trasferimento di conoscenze e tecnologie; allineare ulteriormente le politiche e le strategie europee, nazionali, regionali e locali con gli impegni internazionali in tema di sviluppo sostenibile; favorire la partecipazione delle comunità locali.

In coerenza con la priorità della valorizzazione dei dati, l'Osservatorio Nazionale sull'Economia del Mare - OsserMare studia e analizza i dati legati all'economia blu italiana. Esso rappresenta l'evoluzione naturale delle analisi effettuate, da più di dieci anni, nel “Rapporto Nazionale sull'Economia del Mare” del Sistema Camerale con il Centro Studi delle Camere di commercio Guglielmo Tagliacarne. Tutto questo per supportare e dare valore al sistema marittimo italiano e contribuire alle attività di pianificazione e sviluppo utili al sistema imprenditoriale, istituzionale e scientifico.

Sempre con il contributo dell'Azienda Speciale Informare della Camera di Commercio Frosinone Latina, e l'interconnessione con il Centro Studi Tagliacarne, l'Osservatorio Nazionale si è anche dotato

³¹ <https://www.dipartimentopolitichemare.gov.it/consultazioni-pubbliche/piano-del-mare-2026-2028/>

di una dashboard per l'Economia del Mare ³² che offre una panoramica dettagliata delle statistiche contenute nel Rapporto.

L'ORIZZONTE DI RICERCA SUI TEMI DEL MARE IN ITALIA

Il Primo Rapporto Nazionale sulla Dimensione Subacquea - Osservatorio Underwater

Nel 2025 sono state avviate attività di ricerca riguardanti due ambiti tematici attualmente strategici e di ampia espansione nei prossimi anni: il tema dell'economia sottomarina e le connessioni tra industria aerospaziale e cantieristica navale.

Il Primo Rapporto Nazionale sulla Dimensione Subacquea Italiana trae origine dall'accordo di giugno 2025 tra Polo Nazionale della dimensione Subacquea (PNS), Unioncamere e Assonautica Italiana con la finalità di realizzare, con il contributo di Informare – Azienda speciale della Camera di commercio di Frosinone e Latina, un Osservatorio privilegiato sull'Underwater, mediante la collaborazione tra OsseMare e Centro Studi Tagliacarne. L'obiettivo principale del Rapporto di prossima pubblicazione è quello di arrivare alla definizione, all'interno della nostra economia, del ruolo produttivo che rivestono le imprese attive nella dimensione sottomarina, anche rispetto a scenari di sviluppo e diffusione di tecnologie strategiche sia in ambito militare che civile.

La crescente attenzione verso il dominio subacqueo, infatti, sta influenzando profondamente le scelte geopolitiche nazionali ed internazionali, così come le tecnologie militari e civili ritenute strategiche.

In un contesto in cui, l'ambiente subacqueo è un importante vettore di innovazione, il Primo Rapporto Nazionale sulla Dimensione Subacquea Italiana non solo raccoglie e analizza gli elementi informativi delle imprese italiane attive nel segmento Underwater definendo le principali consistenze del settore, ma focalizza l'attenzione sui principali fattori di competitività connessi al plesso delle tecnologie coinvolte e dei materiali utilizzati.

Parallelamente, la realizzazione del Primo Osservatorio Space & Blue, anche in tal caso con il contributo di Informare e mediante la collaborazione tra OsseMare e Centro Studi Tagliacarne, nasce dall'esigenza di avere un quadro statistico ed economico dei settori impegnati nella fabbricazione di veicoli aerospaziali e della costruzione di navi e imbarcazioni, nonché l'analisi degli investimenti strategici realizzati dalle imprese delle due filiere.

L'iniziativa si inserisce in un contesto nel quale i due comparti assumono una rilevanza crescente non solo sotto il profilo

³² È possibile consultare la dashboard al seguente indirizzo <https://ossemare.org/banche-dati/dashboards/>

*Il Primo
Osservatorio
Space & Blue*

industriale, ma anche in termini di politica economica, autonomia strategica e posizionamento internazionale del Paese.

In tale contesto, l'obiettivo del progetto è quello di approfondire gli elementi comuni, le interconnessioni e le direttrici di sviluppo dei settori della fabbricazione di aeromobili, veicoli spaziali e relativi dispositivi e della costruzione di navi e imbarcazioni, al fine di evidenziarne le eccellenze ed i fabbisogni in termini di strumenti di sviluppo.

Numerose sono, infatti, le tecnologie condivise dai due settori, si pensi non solo agli strumenti di controllo e navigazione, ma anche alle applicazioni di intelligenza artificiale, alle tecnologie quantistiche e biotecnologie ed ai materiali innovativi. Tecnologie sviluppate per il settore spaziale che possono trovare applicazione anche nella cantieristica e più in generale nell'economia del mare complessivamente considerata, a partire dalla dimensione subacquea, per favorire l'accesso a parti remote degli oceani, ma anche per gestire il traffico marittimo, ottimizzare le attività di pesca e maricoltura, generare energia, monitorare il clima e il meteo, etc.

1.2 Il contributo dell'Italia alla Blue Economy dell'Unione Europea

EU Blue Economy Observatory

La Commissione Europea continua a monitorare l'economia blu dell'UE attraverso l'*EU Blue Economy Observatory*, unendo analisi sui dati, sui fattori di crescita e sui comparti emergenti. L'Osservatorio si conferma lo strumento chiave per guidare le istituzioni e gli stakeholder nella comprensione delle dinamiche economiche e promuovere lo sviluppo sostenibile di tutte le attività legate agli oceani, ai mari e alle coste.

L'analisi adotta un approccio globale, includendo tanto le attività "marine-based" – direttamente svolte nell'ambiente marino e costiero (pesca di cattura e acquacoltura, produzione di petrolio e gas offshore, trasporti marittimi, turismo costiero, ecc.) – quanto quelle "marine-related", che supportano o derivano dalle prime lungo la filiera produttiva (lavorazione dei prodotti ittici, biotecnologie marine, costruzione e riparazione navale, ecc.). Una impostazione che consente di cogliere in modo più completo le dinamiche di un ecosistema complesso e fortemente interconnesso.

Questo paragrafo esamina, nello specifico, i cosiddetti settori consolidati (*established sectors*), ovvero quelli tradizionalmente presenti nelle economie costiere - lo sfruttamento delle risorse marine viventi, lo sfruttamento delle risorse marine inerti, l'energia marina rinnovabile, le attività portuali, il settore della costruzione navale, i trasporti marittimi ed il turismo costiero³³ - e sotto il profilo geografico copre il territorio dell'Unione Europea, includendo ove possibile le regioni ultraperiferiche e gli Stati membri senza sbocco sul mare, riconoscendo l'interconnessione globale delle attività marittime. Dal punto di vista temporale, si concentra sul periodo che va dal 2009 al 2023³⁴.

Il trend positivo e la centralità del settore in Europa

Gli ultimi dati confermano il trend positivo già osservato negli anni precedenti e la centralità del settore in Europa, sia per valore economico generato sia in termini di occupazione.

Nel 2022 il valore aggiunto della Blue Economy europea ha raggiunto i 253,5 miliardi di euro, per poi salire ulteriormente a 255,9 miliardi di euro nel 2023, consolidando il peso economico del settore nell'Unione. Rispetto ai livelli pre-pandemici del 2019 (circa 203,8 miliardi di euro), l'incremento è stato di circa il 26%, un dato che

³³ L'*EU Blue Economy Observatory* considera anche i settori emergenti, cioè di nuova introduzione o ad alto contenuto innovativo, ma la scarsità di dati e le difficoltà di misurazione ne limitano lo studio, sia dal punto di vista degli indicatori macroeconomici che dal punto di vista territoriale.

³⁴ I dati riportati sono stati estratti il 30/05/2026 dalla pagina dedicata sul sito della Commissione Europea - https://blue-economy-observatory.ec.europa.eu/depth-analytical-tool_en.

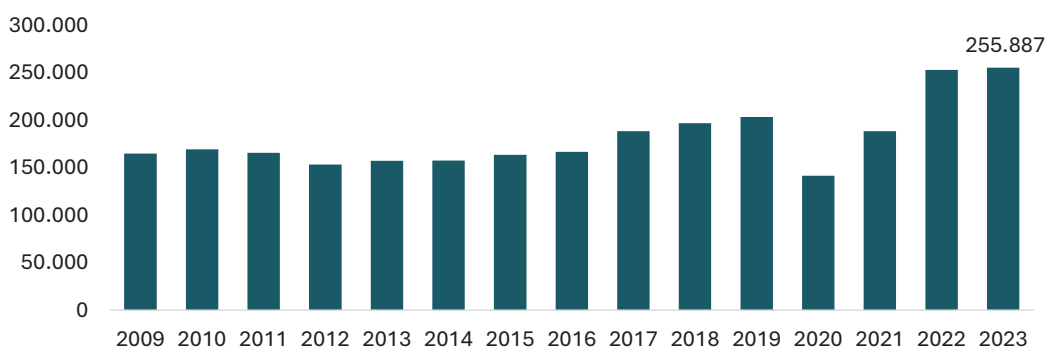
dimostra il pieno superamento della pandemia e un forte consolidamento strutturale.

Parallelamente cresce l'occupazione. Gli occupati nei settori della Blue Economy sono passati da 4,2 milioni nel 2021 ai 4,8 milioni nel 2022, fino a sfiorare i 5 milioni nel 2023, avvicinandosi ai livelli osservati prima della crisi pandemica.

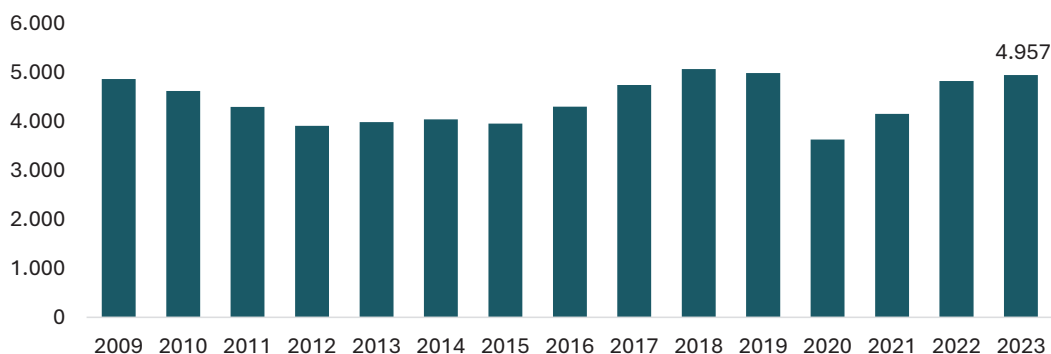
Tale dinamica è una riprova della rilevanza del settore nella creazione di occupazione e nella tenuta complessiva del mercato del lavoro europeo, oltre a evidenziare la crescente domanda di figure professionali legate ai segmenti dell'economia del mare.

Valore aggiunto e occupati dell'economia del mare nell'Ue-27
Anni 2009-2023 (valori assoluti in milioni di euro e in migliaia)

Valore aggiunto



Occupati



Fonte: EU Blue Economy Observatory

La distribuzione geografica del valore aggiunto blu generato nell'Unione Europea evidenzia un quadro articolato e in evoluzione, che riflette la combinazione tra specializzazioni produttive, dinamiche di investimento e capacità di adattamento ai cambiamenti del contesto economico degli Stati membri.

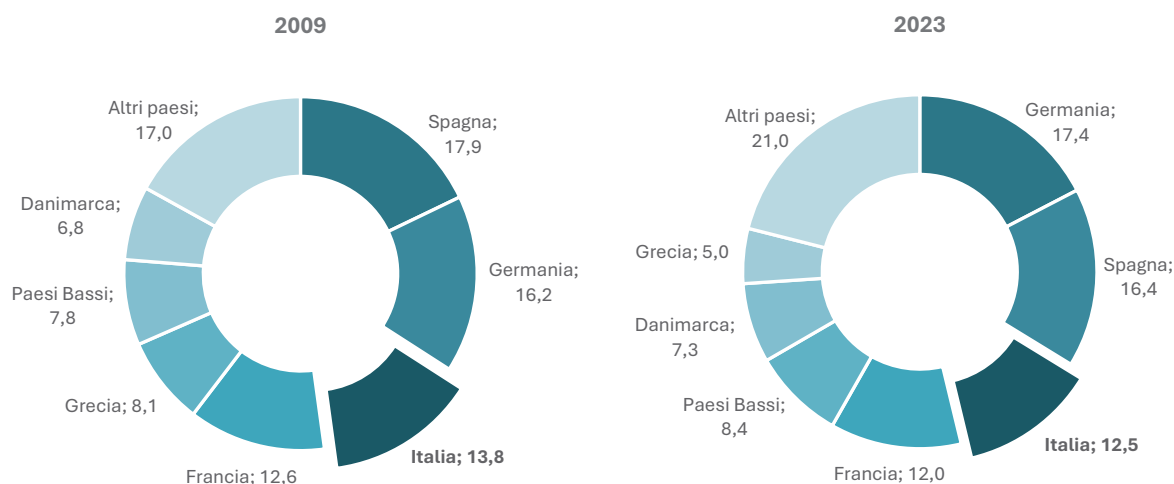
L'Italia torna ad essere la terza economia blu dell'UE per valore aggiunto...

Nel 2009, la leadership in termini di ricchezza prodotta faceva capo alla Spagna, che deteneva il 17,9% del valore aggiunto blu complessivo, seguita al secondo posto dalla Germania, con il 16,2%, e al terzo dall'Italia, con il 13,8%. La Francia contribuiva per il 12,6%, mentre la Grecia rappresentava l'8,1%. L'incidenza dei Paesi Bassi e della Danimarca si attestava, rispettivamente, al 7,8% e al 6,8%.

Nel 2023 la leadership, come ormai da qualche anno, è della Germania, al primo posto con una quota pari al 17,4% del valore aggiunto blu europeo, con Spagna (16,4%) e Italia (12,5%) alle spalle; quest'ultima nello specifico, riguadagna il podio, dopo averlo perso nel 2020, attestandosi al terzo posto.

In questo scenario, la quota complessiva degli "Altri paesi" è balzata dal 17,0% del 2009 al 21,0% del 2023, dinamica che segnala una progressiva diffusione dell'economia blu verso contesti tradizionalmente meno specializzati, ampliando e diversificando il tessuto produttivo della UE.

**Contributo dei principali Paesi al valore aggiunto lordo dell'economia blu nell'Ue-27
Anni 2009 e 2023 (composizione %)**



Fonte: EU Blue Economy Observatory

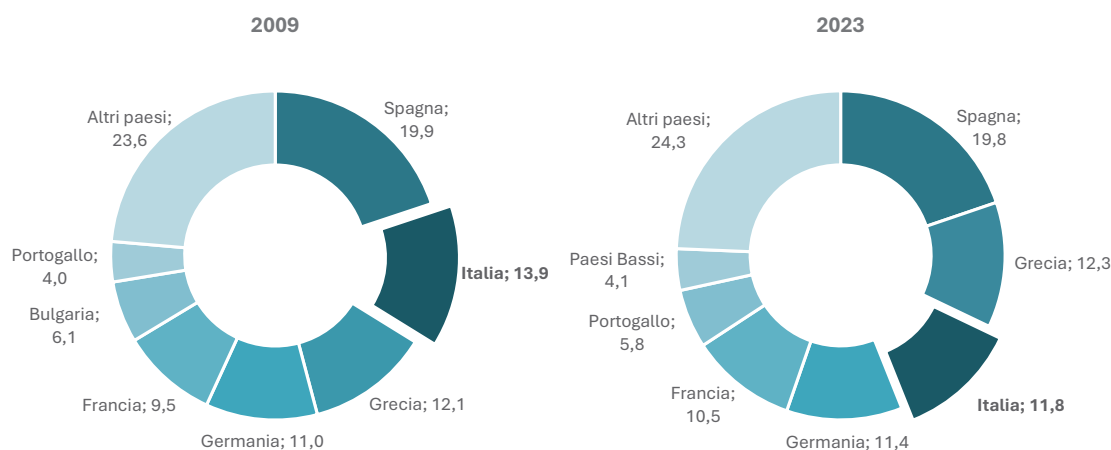
... e per numero di
lavoratori blu

La disamina dei “Blue Jobs” mostra dinamiche parzialmente diverse rispetto a quelle del valore aggiunto.

La Spagna si conferma leader assoluta nell’occupazione della Blue economy dell’Unione Europea per l’intero periodo 2009-2023; nel 2009 guidava con il 19,9% dei lavoratori blu totali e nel 2023 con una quota pressoché identica, pari al 19,8%. La Grecia rafforza la propria posizione, collocandosi al secondo posto con una incidenza sull’occupazione blu complessiva che si attesta al 12,3%, superiore alla quota registrata nel 2009 (12,1%). Segue l’Italia con l’11,8% (era al 13,9% nel 2009), che torna tra i primi tre (nel 2022 era al quarto posto), superando la Germania che scende dal podio dopo diversi anni, collocandosi in quarta posizione con l’11,4% (era dell’11,0% nel 2009). Contribuisce per oltre il 10% la Francia, mentre si attestano tra il 4% e 6% le incidenze di Portogallo (5,8%) e Paesi Bassi (4,1%).

Come per il valore aggiunto, la quota complessiva degli “Altri paesi” risulta in crescita, passando dal 23,6% al 24,3%, confermando una progressiva decentralizzazione dell’occupazione blu al di fuori dei poli tradizionali.

Contributo dei principali Paesi all’occupazione dell’economia blu nell’Ue-27
Anni 2009 e 2023 (composizione %)



Fonte: EU Blue Economy Observatory

Esaminando la distribuzione del valore aggiunto nei diversi comparti, emerge una forte eterogeneità nei modelli di specializzazione produttiva dei singoli Stati Membri. In questo contesto, l’Italia spicca

*L'Italia come attore
trasversale e
strategico in molti
dei comparti*

come attore trasversale e strategico, capace di posizionarsi ai vertici in molti dei comparti.

Nella cantieristica navale e delle riparazioni si evince una importante concentrazione in Francia, che detiene il 27,7% del valore aggiunto europeo totale del comparto. Con il 19,0% del valore aggiunto l'Italia si colloca saldamente al secondo posto, davanti alla Germania (14,8%). Un podio che afferma la consolidata tradizione industriale e manifatturiera nel settore della costruzione navale di questi territori.

Il nostro Paese esprime una forte competitività anche nel trasporto marittimo. Con il 13,2% del valore aggiunto, si posiziona come il terzo player europeo, alle spalle di Germania (31,4%) e Danimarca (20,9%).

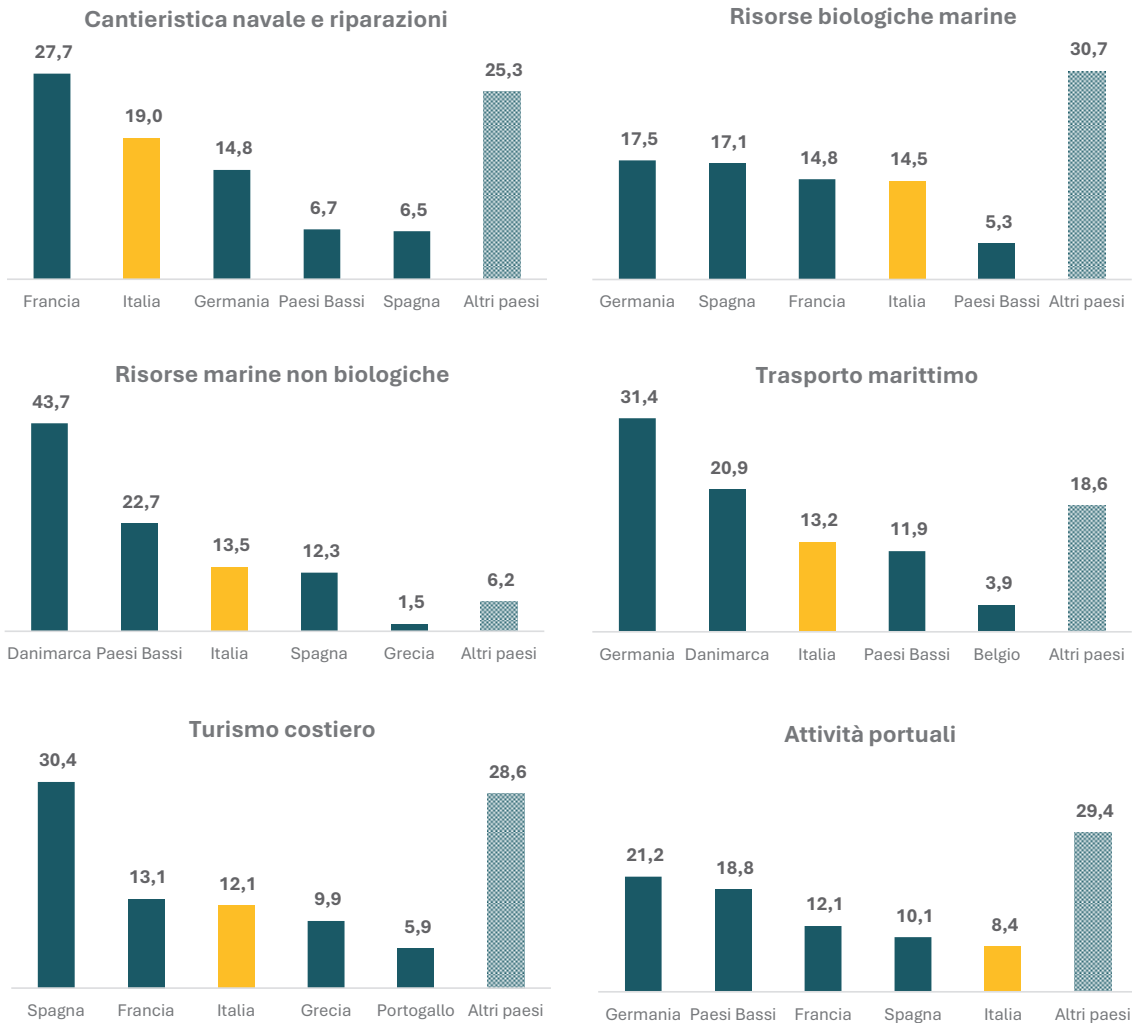
Per quanto riguarda le attività portuali, la leadership è detenuta da Germania (21,2%) e dai Paesi Bassi (18,8%), seguite dalla Francia (12,1%) e dalla Spagna (10,1%), ma l'Italia partecipa comunque attivamente alla formazione del valore aggiunto di questo comparto, generando l'8,4% della ricchezza complessiva.

Dopo la cantieristica, il segmento dove l'Italia contribuisce maggiormente è quello delle risorse biologiche marine. La Germania (17,5%) e la Spagna (17,1%) si collocano al vertice della classifica insieme alla Francia (14,8%), mentre il nostro Paese segue al quarto posto, con una quota ad ogni modo rilevante del valore aggiunto, pari al 14,5%. Una maggiore dispersione delle quote che riflette la diffusione geografica di queste attività, che presentano caratteristiche più radicate nei contesti locali.

Si riscontra, invece, una concentrazione molto marcata nel comparto delle risorse marine non biologiche, con la Danimarca che racchiude da sola il 43,7% del valore aggiunto europeo, davanti, con un notevole distacco, ai Paesi Bassi (22,7%) e all'Italia (13,5%).

Infine, il nostro Paese si conferma un hub fondamentale per la valorizzazione del patrimonio naturale e culturale marino. Detiene il 12,1% del valore aggiunto, posizionandosi al vertice insieme alla Spagna (30,4%) e alla Francia (13,1%). Completano la *top five* la Grecia (9,9%) ed il Portogallo (5,9%); spicca il ruolo dominante delle economie mediterranee nella valorizzazione turistica delle coste.

Valore aggiunto lordo dell'economia del mare nell'Ue-27 per settore e Paese
Anno 2023 (composizione %)



Fonte: EU Blue Economy Observatory

2. L'IMPATTO DELL'ECONOMIA DEL MARE

2.1 Quadro definitorio e metodologico

I settori dell'economia del mare

Giunto alla quattordicesima edizione, il Rapporto sull'Economia del Mare adotta una prospettiva integrata, volta a coglierne le diverse anime della Blue Economy: dalla pesca e la cantieristica alle industrie estrattive marine, all'ambito del turismo.

Nello specifico, l'economia del mare viene rappresentata e analizzata attraverso i seguenti settori:

- **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 mare³⁵;
- **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.);

³⁵ 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.

*Inquadramento
statistico delle
attività economiche:
coesistenza
fra le versioni Ateco
2007/2022 e
Ateco 2025*

• *Attività sportive e ricreative*: ricomprende le attività connesse al turismo nel campo dello sport e divertimento, come i tour operator, guide e accompagnatori turistici, parchi tematici, stabilimenti balneari e altri ambiti legati all'intrattenimento e divertimento (discoteche, sale da ballo, sale giochi, ecc.).

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 classificazione Istat delle attività economiche Ateco³⁶ alla quinta cifra, le attività ricomprese in 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 hoc³⁷ 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 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 altre informazioni desumibili dalle banche dati, sia camerale, sia esterne (Istat, Eurostat, associazioni di categoria, ecc.), spesso articolate secondo la logica della classificazione Ateco italiana o NACE europea.

È necessario evidenziare che dal 1° aprile 2025 è divenuta operativa la nuova classificazione delle attività economiche Ateco 2025. Tale operatività al momento però è ancora a geometria variabile a seconda delle fonti statistiche che si prendono come riferimento. Se ad esempio, il Registro delle Imprese che è la fonte a partire dalla quale si realizza la valutazione del numero di imprese si è già adeguata all'Ateco 2025, la contabilità nazionale che è la base,

³⁶ L'Ateco è la classificazione ufficiale delle attività economiche adottata dall'Istituto Nazionale di Statistica (Istat) per le rilevazioni statistiche nazionali di carattere economico. L'Ateco 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 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.

³⁷ 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.

--

Metodologie
di stima del valore
aggiunto e
degli occupati

invece, per le stime su valore aggiunto e occupati recepisce ancora la precedente versione Ateco 2007/2022. Pertanto, in questa edizione del rapporto di fatto coesistono due mappature settoriali: una basata sull'Ateco 2025 e relativa alle imprese e una basata sull'Ateco 2007/2022 usata per valore aggiunto e addetti. La mappatura basata sull'Ateco 2025 è stata costruita partendo da quella basata sull'Ateco 2007/2022, tenendo conto delle tavole di raccordo messe a disposizione da Istat integrata da una analisi su nuovi codici che potevano in qualche modo far emergere maggiormente rispetto al passato una certa relazione con il mare. È fondamentale ricordare che la nuova perimetrazione utilizzata per la stima delle imprese registrate al 31 dicembre 2025 rende impossibile qualunque confronto con i dati sulla consistenza imprenditoriale diffusi in precedenti edizioni di questo rapporto, dando quindi vita esattamente come accade quando avviene un cambiamento classificatorio così marcato ad una nuova serie storica.

Fatte queste premesse, viene presentato di seguito qualche cenno metodologico sulle modalità di stima del valore aggiunto e dell'occupazione dell'economia del mare. A partire dalla perimetrazione delle attività economiche precedentemente descritta e dal perimetro territoriale all'interno del quale vengono considerate alcune di queste attività (cosiddette zone costiere o *coastal areas*³⁸) vengono prodotte le stime del valore aggiunto e dell'occupazione. Le stime attualmente disponibili fanno riferimento agli anni 2023 e 2024, con quelle relative al 2023 che possono essere considerate definitive, mentre quelle del 2024 possono essere soggette ancora a significative revisioni (soprattutto in settori dalla consistenza assoluta molto esigua come l'industria delle estrazione marine) grazie alla maggiore disponibilità di informazioni che si renderanno disponibili nel corso del tempo. Le stime relative all'anno 2023 prendono come cornice di riferimento i conti territoriali Istat nella edizione diffusa a dicembre 2025, che consente di avere il valore aggiunto e l'occupazione per 11 branche di attività economica per l'anno 2023 a livello provinciale. Queste valutazioni costituiscono il quadro a partire dal quale il Centro Studi delle Camere di commercio Guglielmo Tagliacarne produce preliminarmente delle stime a livello di comune e divisione (seconda cifra) della classificazione delle attività economiche Ateco 2007 sia per il valore aggiunto che per l'occupazione, suddividendo queste valutazioni anche per tipologia di soggetto (ad esempio Pubblica

³⁸ Si tratta di una classificazione delle aree LAU (Local Administrative Unit) dell'Unione Europea (corrispondenti ai comuni italiani) secondo il grado di vicinanza dalla costa prevista nel Regolamento (UE) 2017/2391 del Parlamento Europeo e del Consiglio (Tercet) e nel Regolamento di esecuzione (UE) 2019/1130. Ai comuni situati sulla costa o aventi almeno il 50% della superficie a una distanza dal mare inferiore a 10 km, sono aggiunte le enclave (comuni non costieri circondati da comuni costieri adiacenti). Per maggiori dettagli si veda la nota metodologica sulla delimitazione territoriale dell'influenza mare, riportata alla fine del rapporto.

Amministrazione, Istituzioni non profit, Istituzioni pubbliche tanto per citare quelle rilevanti per l'economia del mare). Queste stime vengono poi disaggregate a livello di quinta cifra Ateco (il livello di dettaglio preso in considerazione per l'economia del mare) distribuendo i dati a livello di seconda cifra secondo quanto risulta da alcune fonti fra le quali i risultati economici delle unità locali, il registro delle istituzioni non profit e quello delle istituzioni pubbliche. In questo modo aggregando le stime a livello di quinta cifra Ateco per le branche previste dall'economia del mare si ottengono le stime di valore aggiunto e occupazione per l'anno 2023. Per quanto concerne il 2024, non essendo disponibile alcuno dei riferimenti sopra descritti, ma solo alcune informazioni come l'occupazione a livello provinciale per cinque branche di attività economica (desunta dalle forze di lavoro), gli addetti messi a disposizione da Infocamere (potenzialmente disponibili anche a livello comunale e di quinta cifra Ateco ma che prudenzialmente vengono utilizzati ad un livello più aggregato) e i conti nazionali per circa una trentina di branche, si procede ad una operazione di "trascinamento" dei valori ottenuti per l'anno 2023. In particolare, per l'occupazione, il trascinamento consiste nel proiettare gli occupati nel 2023 al 2024 attraverso la variazione degli addetti delle forze lavoro ricondotti a luogo di lavoro sopra descritti. Una volta ottenuta la quantificazione degli occupati per singola branca, il passaggio al valore aggiunto avviene stimando preliminarmente un parametro di produttività del lavoro (rapporto valore aggiunto/occupato) per ogni provincia e ogni branca di attività economica dell'economia del mare e moltiplicando poi questo parametro per il numero di occupati.

2.2 La forza moltiplicativa dell'Economia del mare

Un sistema economico trasversale

La Blue Economy si configura in Italia come un sistema produttivo trasversale, la cui rilevanza va oltre i settori strettamente legati al mare ed ai territori costieri. Essa si caratterizza, piuttosto, per una diffusa capacità di attivazione economica, che si estende nell'entroterra, connettendo territori e un insieme articolato di comparti produttivi, in grado di generare effetti economici indiretti rilevanti. Il valore prodotto non resta confinato ai settori tradizionali del mare, ma si propaga lungo le catene di fornitura e distribuzione, incidendo su comparti anche distanti per specializzazione e localizzazione.

Per una valutazione adeguata di tale fenomeno, è necessario affiancare all'analisi del valore aggiunto direttamente generato dai settori blu una misura della capacità di attivazione complessiva sul sistema economico. A tal fine, l'effetto moltiplicatore consente di stimare gli impatti indotti dall'economia del mare sul resto dell'economia.

Nel 2024, a fronte di un valore aggiunto diretto pari a 78,9 miliardi di euro (pari al 4,0% del valore aggiunto totale prodotto a livello nazionale), l'economia del mare presenta un moltiplicatore di 1,8: ciò implica che ogni euro generato dai settori blu ne attiva ulteriori 1,8 negli altri settori di attività. L'impatto totale riconducibile alla filiera del mare si attesta pertanto a 224,9 miliardi di euro, corrispondenti all'11,4% del valore aggiunto nazionale, di cui circa 146 miliardi derivano da effetti indiretti e indotti.

Un'analisi disaggregata per settore pone in evidenza, in modo puntuale, le differenze nella capacità di attivazione economica dei comparti.

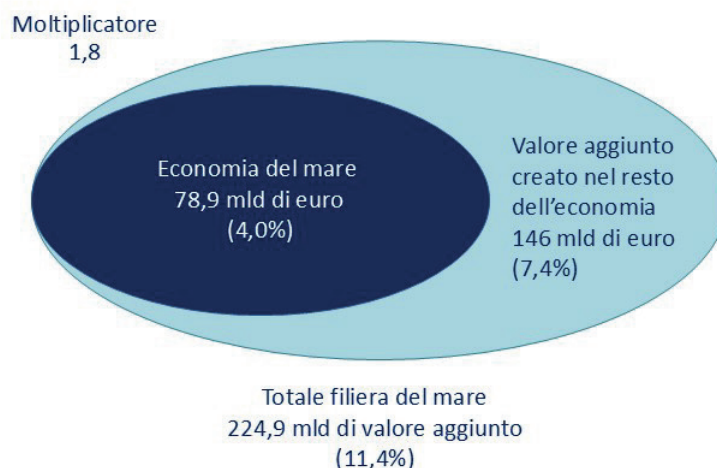
La movimentazione di merci e passeggeri via mare è l'ambito produttivo con la maggiore capacità moltiplicativa, con un coefficiente che si attesta a 2,7. A fronte di un valore aggiunto diretto di 18,2 miliardi di euro, ne attiva ulteriori 49,7 nel resto dell'economia, confermandosi come nodo centrale nelle dinamiche di interconnessione tra economia del mare e sistema produttivo nazionale.

Tale performance riflette l'elevata intensità relazionale del settore, fortemente integrato con la logistica terrestre, i servizi portuali e le attività connesse alla distribuzione e agli scambi internazionali.

Segue la filiera della cantieristica, con un moltiplicatore pari a 2,4: i 10,3 miliardi di euro di valore aggiunto diretto generano 25 miliardi aggiuntivi. Questo risultato è riconducibile alla complessità della filiera, che coinvolge lavorazioni industriali avanzate, subfornitura specializzata e servizi ad alto contenuto tecnologico.

Valore aggiunto dell'economia del mare e attivazione sul resto dell'economia

Anno 2024 (valori assoluti in miliardi di euro e incidenze percentuali sul totale economia)*



* Il totale può non corrispondere alla somma dei singoli valori per via degli arrotondamenti nei decimali.
Fonte: Centro Studi delle Camere di commercio Guglielmo Tagliacarne – Unioncamere – OsserMare

L'effetto moltiplicatore tra i comparti...

Valori elevati si osservano anche nelle attività sportive e ricreative che, con moltiplicatore pari a 2,1, pur partendo da una base diretta più contenuta (4,8 miliardi), arriva ad attivare altri 10,1 miliardi di euro, e nei servizi di alloggio e ristorazione dove, a fronte di 24,7 miliardi di valore diretto si generano 45,6 miliardi aggiuntivi, grazie ad un coefficiente moltiplicativo di 1,8. In entrambi i casi, la significativa capacità di stimolo economico riflette una profonda integrazione con il turismo, i servizi locali e le diverse filiere dei consumi.

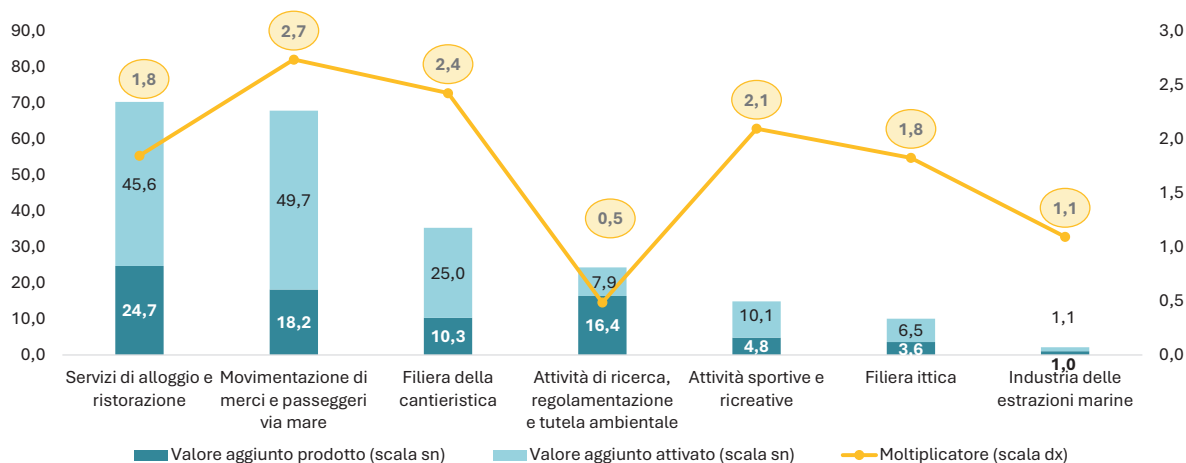
Un moltiplicatore analogo, pari sempre a 1,8, caratterizza la filiera ittica. Nonostante l'ammontare contenuto del valore aggiunto diretto (3,6 miliardi), il comparto dimostra una buona capacità di propagare valore, attivando ulteriori 6,5 miliardi di euro.

Più limitata risulta, invece, la capacità di attivazione dell'industria delle estrazioni marine, che presenta un moltiplicatore pari a 1,1: il valore attivato (1,1 miliardi) è sostanzialmente allineato a quello generato direttamente (1 miliardo).

Il valore più contenuto è quello registrato dalle attività di ricerca, regolamentazione e tutela ambientale, che segnano un moltiplicatore pari a 0,5. In questo specifico settore, il valore aggiunto diretto di 16,4 miliardi di euro supera ampiamente quello attivato, pari a 7,9 miliardi,

configurando un modello di produzione del valore meno incline alla propagazione economica e più legato a funzioni istituzionali e di presidio. Nel complesso, il quadro dei moltiplicatori settoriali evidenzia come la capacità di generare impatti a cascata sull'economia non sia uniforme. Essa dipende strettamente dal livello di interconnessione economica delle singole filiere e dalla posizione occupata all'interno delle catene globali del valore.

Valore aggiunto prodotto, attivato sul resto dell'economia e relativo moltiplicatore, dei settori dell'economia del mare
Anno 2024 (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: Centro Studi delle Camere di commercio Guglielmo Tagliacarne – Unioncamere – OsseMare

L'articolazione territoriale conferma ulteriormente la natura composita e differenziata del "Sistema mare", legata a diversi ambiti di specializzazione.

Il Mezzogiorno si conferma l'area dal maggiore contributo in termini assoluti: 27,0 miliardi di valore aggiunto prodotto diretto (il 6,1% dell'economia del territorio) capaci di attivarne ulteriori 45,1 (10,2%), per un totale di 72,1 miliardi di euro (16,3%). Pur registrando un moltiplicatore (1,7) leggermente inferiore alla media nazionale, l'elevata incidenza complessiva sottolinea il ruolo cruciale dell'economia del mare nel sistema economico meridionale.

... e nei territori

Valori analoghi, in termini di incidenza, si riscontrano nel Centro. Qui la Blue Economy genera direttamente 23,8 miliardi di valore aggiunto (il 5,7% del totale della macro-ripartizione) e, attiva 42,6 miliardi (10,2%), determinando un impatto complessivo di 66,4 miliardi (15,8%). In questo contesto, il moltiplicatore (1,8) è in linea con la media nazionale.

Nel Nord-Est, a fronte di una ricchezza diretta più contenuta (13,7 miliardi, pari al 3,0% del totale dell'area), si rileva una spiccata capacità di stimolo, in grado di amplificare significativamente l'impatto del valore aggiunto diretto. Grazie a un moltiplicatore pari a 2,1, l'economia blu genera ben 28,1 miliardi aggiuntivi (6,2%), per un totale di 41,7 miliardi (9,3%).

Un profilo simile si osserva nel Nord-Ovest, dove il valore aggiunto prodotto direttamente dai settori blu ammonta a 14,4 miliardi (2,2%). Con un moltiplicatore anch'esso pari a 2,1, i 30,1 miliardi di euro attivati portano la ricchezza complessiva a 44,6 miliardi, con un'incidenza sul totale economia che si attesta al 6,8%. Anche in questo caso, la minore rilevanza del valore aggiunto diretto è ben compensata da una importante capacità di propagazione.

Nell'insieme, se le aree del Centro e del Mezzogiorno si distinguono per una maggiore incidenza sul totale dell'economia del valore aggiunto blu diretto, espressione di una vocazione marittima più marcata, il Nord evidenzia invece una più elevata capacità moltiplicativa, da ricondurre non solo al livello di integrazione dell'economia locale, ma anche al maggiore potenziale moltiplicativo dei settori blu che caratterizzano l'area.

Valore aggiunto prodotto, attivato sul resto dell'economia e relativo moltiplicatore, per regione geografica

Anno 2024 (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	14.447,6	2,2	2,1	30.144,7	44.592,3	6,8
Nord-Est	13.653,4	3,0	2,1	28.053,3	41.706,7	9,3
Centro	23.810,3	5,7	1,8	42.626,5	66.436,8	15,8
Mezzogiorno	27.023,6	6,1	1,7	45.121,4	72.145,0	16,3
ITALIA	78.934,8	4,0	1,8	145.945,9	224.880,8	11,4

* Euro attivati sul resto dell'economia per ogni euro prodotto, in termini di valore aggiunto.

Fonte: Centro Studi delle Camere di commercio Guglielmo Tagliacarne – Unioncamere – OsserMare

2.3 Valore aggiunto e occupazione dell'Economia del mare

*Un pilastro
fondamentale
per il sistema
economico
del Paese*

Il biennio 2023-2024 ha segnato per l'economia italiana una fase di graduale normalizzazione dopo le turbolenze degli anni precedenti. Il contesto è rimasto tuttavia incerto, condizionato dal rallentamento della domanda internazionale, dal permanere di tensioni geopolitiche e dal progressivo irrigidimento delle condizioni finanziarie. In questo scenario, la crescita ha assunto un profilo più moderato, con dinamiche eterogenee tra i diversi comparti produttivi.

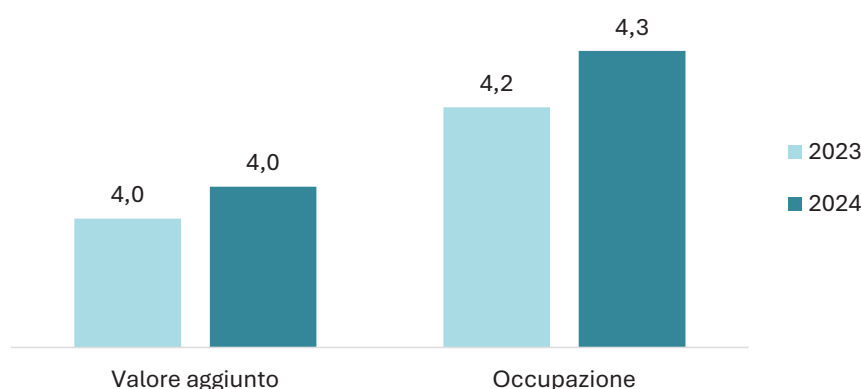
All'interno di questa cornice, l'economia del mare si conferma un pilastro strategico per il sistema economico del nostro Paese, mostrando una solida capacità di adattamento alle mutate condizioni macroeconomiche.

Nel 2024, pur in presenza di un contesto ancora improntato alla cautela, l'apporto del "Sistema mare" all'economia italiana è rimasto pressoché stabile rispetto all'anno precedente. In termini di valore aggiunto, ha contribuito per il 4,0% alla ricchezza complessivamente prodotta a livello nazionale, mentre il peso della componente occupazionale è salito leggermente, passando dal 4,2% del 2023 al 4,3% nel 2024.

In termini assoluti, la Blue Economy ha generato in Italia, nel 2024, 78,9 miliardi di euro di valore aggiunto, dando lavoro a oltre 1,1 milioni di persone.

Il contributo dell'economia del mare al valore aggiunto e all'occupazione del totale dell'economia

Anni 2023 e 2024 (incidenze percentuali sul totale economia)



Fonte: Centro Studi delle Camere di commercio Guglielmo Tagliacarne – Unioncamere – Ossermare

Nel 2024 l'economia del mare ha trainato la crescita nazionale, espandendosi a un ritmo nettamente superiore rispetto al totale economia. Il valore aggiunto generato dalla Blue Economy è

*Una crescita
sostenuta da quasi
tutti i comparti*

aumentato, infatti, del 3,8%, surclassando il 2,1% sperimentato dall'intera economia del Paese; andamento che rimarca la resilienza che continua a distinguere il "Sistema Mare". In termini assoluti si tratta di un incremento annuo del valore aggiunto blu di circa 2,9 miliardi di euro.

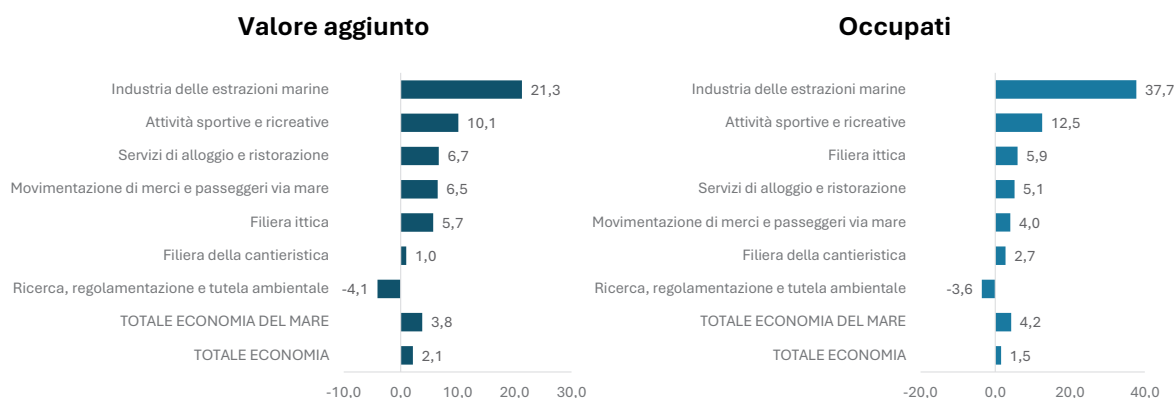
Dietro questo dato complessivo si nascondono traiettorie differenti, per quanto quasi tutti i settori blu abbiamo contribuito positivamente a tale dinamica. L'unica nota negativa arriva dalle attività di ricerca, regolamentazione e tutela ambientale, che hanno subito una contrazione del 4,1%, mentre l'incremento maggiore è stato quello dell'industria delle estrazioni marine (+21,3%), un comparto, tuttavia, che partecipa solo per l'1,3% alla formazione della ricchezza totale dell'economia del mare.

Segnano un aumento a doppia cifra anche le attività sportive e ricreative, con un'espansione del valore aggiunto pari al 10,1%, seguite dai servizi di alloggio e ristorazione (+6,7%) e dalla movimentazione di merci e passeggeri via mare (+6,5%). Evidenzia, altresì, una crescita significativa la filiera ittica (+5,7%), alimentando la dinamica positiva dell'economia blu in Italia. Mostra un'evoluzione decisamente più contenuta la cantieristica (+1,0%).

Sul fronte occupazionale, l'economia del mare continua a mostrarsi una importante generatore di posti di lavoro. Con un incremento degli occupati pari al 4,2% tra il 2023 ed il 2024, viaggia a una velocità quasi tripla rispetto al totale economia (+1,5%), che, in termini assoluti, significa oltre 46 mila occupati blu in più in un anno.

Anche in questo caso, le dinamiche appaiono differenziate tra i comparti, ma complessivamente orientate alla crescita.

Dinamica del valore aggiunto e degli occupati dell'economia del mare, per settore
Variazioni percentuali 2024/2023



Fonte: Centro Studi delle Camere di commercio Guglielmo Tagliacarne – Unioncamere – Ossermare

*Il diverso ruolo
dei settori
nella creazione
della ricchezza e di
posti di lavoro blu*

Le espansioni più rilevanti si osservano nelle attività sportive e ricreative (+12,5%), nella filiera ittica (+5,9%) e nei servizi di alloggio e ristorazione (+5,1%), ma si registrano dinamiche favorevoli, sebbene più contenute, anche nella movimentazione marittima (+4,0%) e nella cantieristica (+2,7%).

Di particolare entità è la crescita occupazionale nell'industria delle estrazioni marine (+37,7%), per cui valgono, tuttavia, le considerazioni fatte in merito al valore aggiunto del comparto. Arretra ugualmente sul lato del lavoro il comparto delle attività di ricerca e tutela ambientale (-3,6%), in linea con quanto osservato sul versante della ricchezza prodotta.

L'analisi della composizione percentuale del valore aggiunto e dell'occupazione per settore consente di cogliere come i diversi comparti dell'economia del mare partecipano alla generazione del valore e alla creazione di posti di lavoro.

Nel 2024, i servizi di alloggio e ristorazione si confermano il segmento dominante, racchiudendo il 31,3% del valore aggiunto della Blue Economy nazionale, pari a 24,7 miliardi di euro, ed il 44,6% dell'occupazione, corrispondenti ad oltre 500 mila occupati; un'ampia forbice tra le due quote che riflette la natura fortemente *labour intensive* del comparto. Rispetto al 2023 si osserva un ulteriore rafforzamento del comparto all'interno del "Sistema mare", arrivando ad assumere un peso maggiore sia sul fronte del valore aggiunto (+0,9 punti percentuali) sia su quello dell'occupazione (+0,4 punti), a conferma del perdurante dinamismo delle attività legate al turismo costiero.

Un ruolo di rilievo è svolto anche dalla movimentazione di merci e passeggeri via mare, che nel 2024 contribuisce per il 23,0% al valore aggiunto blu (quasi 18,2 miliardi di euro), a fronte di una quota occupazionale più contenuta, che si attesta al 13,5% (più di 153 mila lavoratori). Un divario tra le due incidenze che certifica l'elevata intensità di capitale del comparto rispetto alla manodopera. Il leggero incremento della rispettiva quota di valore aggiunto rispetto al 2023 (+0,6 punti) segnala un rafforzamento del peso della logistica marittima all'interno dell'economia blu (è rimasta praticamente stabile la quota in termini di occupati, pari al 13,6% nel 2023 e al 13,5% nel 2024).

Le attività di ricerca, regolamentazione e tutela ambientale costituiscono un altro comparto di rilievo, considerato che genera, nel 2024, il 20,7% del valore aggiunto blu (16,4 miliardi di euro) ed il 13,8% dell'occupazione (circa 157 mila occupati). Rispetto all'anno

precedente, tuttavia, registra una riduzione del peso relativo (di circa -1,7 punti in termini di valore aggiunto e -1,2 nelle risorse umane).

La cantieristica navale mantiene una posizione stabile all'interno dell'economia del mare. Nel 2024 contribuisce con 10,3 miliardi di euro al valore aggiunto (pari al 13,1%, in lieve calo rispetto al 13,4% del 2023) e impiega quasi 126 mila persone, incidendo per l'11,1% sull'occupazione totale della Blue Economy (era l'11,3% nell'anno precedente).

Tra i comparti a minore incidenza, la filiera ittica rappresenta il 4,5% del valore aggiunto (3,6 miliardi di euro) ed il 6,9% dell'occupazione (79 mila occupati circa), quote simili a quelle rilevate ne 2023. Mostrano, invece, una leggera crescita del proprio peso le attività sportive e ricreative, contribuendo per il 6,1% al valore aggiunto (4,8 miliardi di euro) e per il 9,4% all'occupazione (107 mila occupati), incidenze che erano pari, rispettivamente, al 5,7% e all'8,7% nell'anno precedente.

Infine, l'industria delle estrazioni marine che, pur rimanendo marginale in termini di incidenza complessiva (con l'1,3% del valore aggiunto, pari a poco più di 1 miliardo di euro, e con lo 0,6% dell'occupazione, pari a 6,6 mila occupati), segna un lieve irrobustimento rispetto al 2023.

Valore aggiunto e occupati dell'economia del mare, per settore Anno 2024 (valori assoluti e incidenze percentuali sul totale economia)

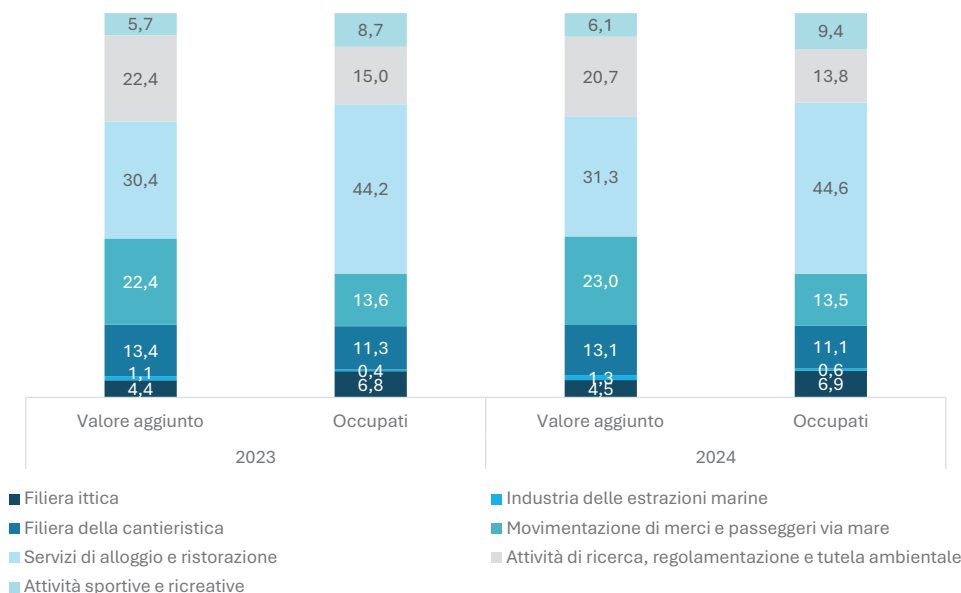
Settori di attività	Valore aggiunto		Occupati	
	Valori assoluti (milioni di euro)	Incidenza %	Valori assoluti (in migliaia)	Incidenza %
Filiera ittica	3.558,7	4,5	78,7	6,9
Industria delle estrazioni marine	1.012,6	1,3	6,6	0,6
Filiera della cantieristica	10.315,0	13,1	125,9	11,1
Movimentazione di merci e passeggeri via mare	18.163,8	23,0	153,5	13,5
Servizi di alloggio e ristorazione	24.697,9	31,3	505,4	44,6
Attività di ricerca, regolamentazione e tutela ambientale	16.378,6	20,7	156,9	13,8
Attività sportive e ricreative	4.808,2	6,1	107,1	9,4
Totale economia del mare	78.934,8	100,0	1.133,9	100,0
Totale economia*	1.965.203,4		26.471,8	
Incidenza % dell'economia del mare sul totale economia		4,0		4,3

* Al netto delle attività extra-regio.

Fonte: Centro Studi delle Camere di commercio Guglielmo Tagliacarne – Unioncamere – OsserMare

Composizione percentuale del valore aggiunto e dell'occupazione dell'economia del mare per settore

Anni 2023 e 2024 (incidenze percentuali)



Fonte: Centro Studi delle Camere di commercio Guglielmo Tagliacarne – Unioncamere – OsserMare

Il Centro-Sud è il motore trainante dell'economia blu italiana

La geografia della Blue Economy italiana mostra una profonda asimmetria territoriale, con il Centro-Sud che rappresenta il vero motore trainante.

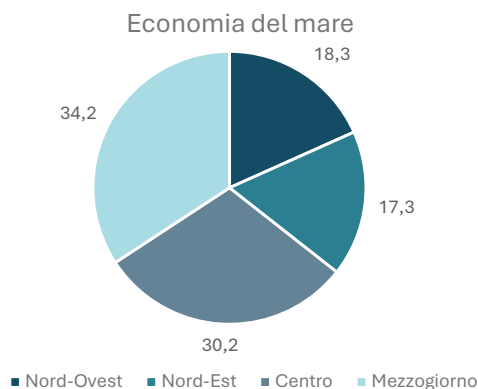
Il Mezzogiorno, in particolare, si conferma l'area con il maggiore peso nel "Sistema mare", assorbendo il 34,2% del valore aggiunto e il 39,9% dell'occupazione dell'intera economia del mare nazionale. Si tratta di quote decisamente superiori rispetto a quelle detenute dall'area sull'economia complessiva (nell'ordine, il 22,5% e il 27,5%), un differenziale che ne documenta la vocazione strutturale; l'economia blu rappresenta un eccezionale volano per l'economia locale, ancor più sotto il profilo occupazionale.

Anche il Centro ha un peso sostenuto. L'area genera il 30,2% del valore aggiunto e il 29,7% dell'occupazione della Blue Economy in Italia, a fronte di incidenze che si attestano, rispettivamente, al 21,3% e al 21,4% con riferimento al totale economia.

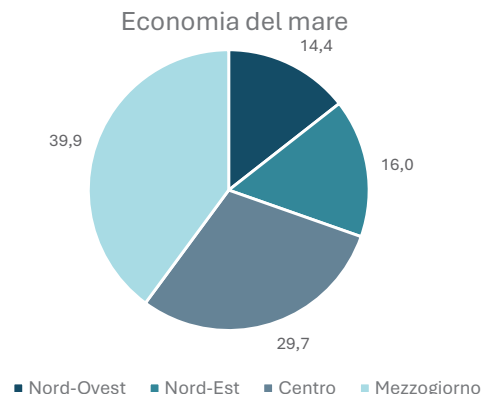
Si osservano incidenze più contenute per il Nord. Più nel dettaglio, il Nord-Ovest partecipa per il 18,3% al valore aggiunto blu del Paese e per il 14,4% all'occupazione, valori significativamente inferiori al peso che la macro-ripartizione ha sull'economia totale (33,3% e 29,4%). Considerazioni analoghe si rilevano per il Nord-Est, che segna incidenze pari al 17,3% sul valore aggiunto e al 16,0% sull'occupazione del "Sistema mare", a fronte di quote più elevate nel complesso dell'economia (22,9% e 21,7%).

Distribuzione territoriale del valore aggiunto e dell'occupazione dell'economia del mare e del totale economia
Anno 2024 (valori percentuali)

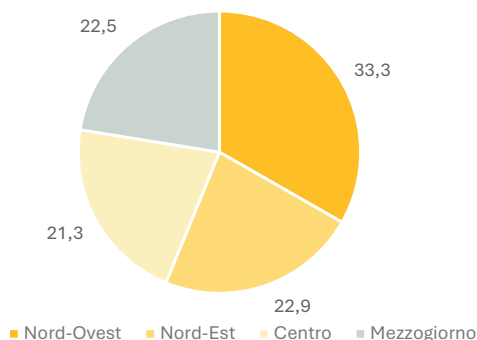
Valore aggiunto



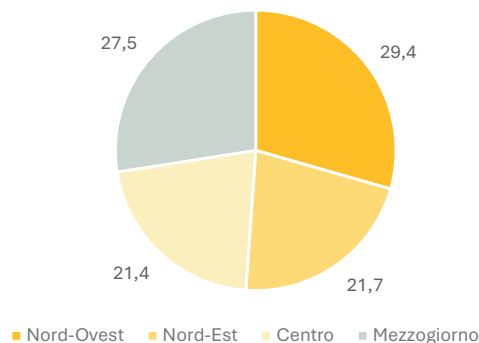
Occupati



Totale economia



Totale economia



Fonte: Centro Studi delle Camere di commercio Guglielmo Tagliacarne – Unioncamere – OsserMare

*La Liguria
al vertice per peso
del valore aggiunto e
dell'occupazione
blu*

L'analisi regionale dell'incidenza dell'economia del mare sul totale dell'economia disegna livelli di specializzazione molto eterogenei.

La Liguria si configura come la regione a più alta intensità marittima d'Italia, blindando un primato che non ha rivali. Qui il "Sistema mare" genera da solo il 14,4% del valore aggiunto regionale e dà lavoro al 15,2% degli occupati.

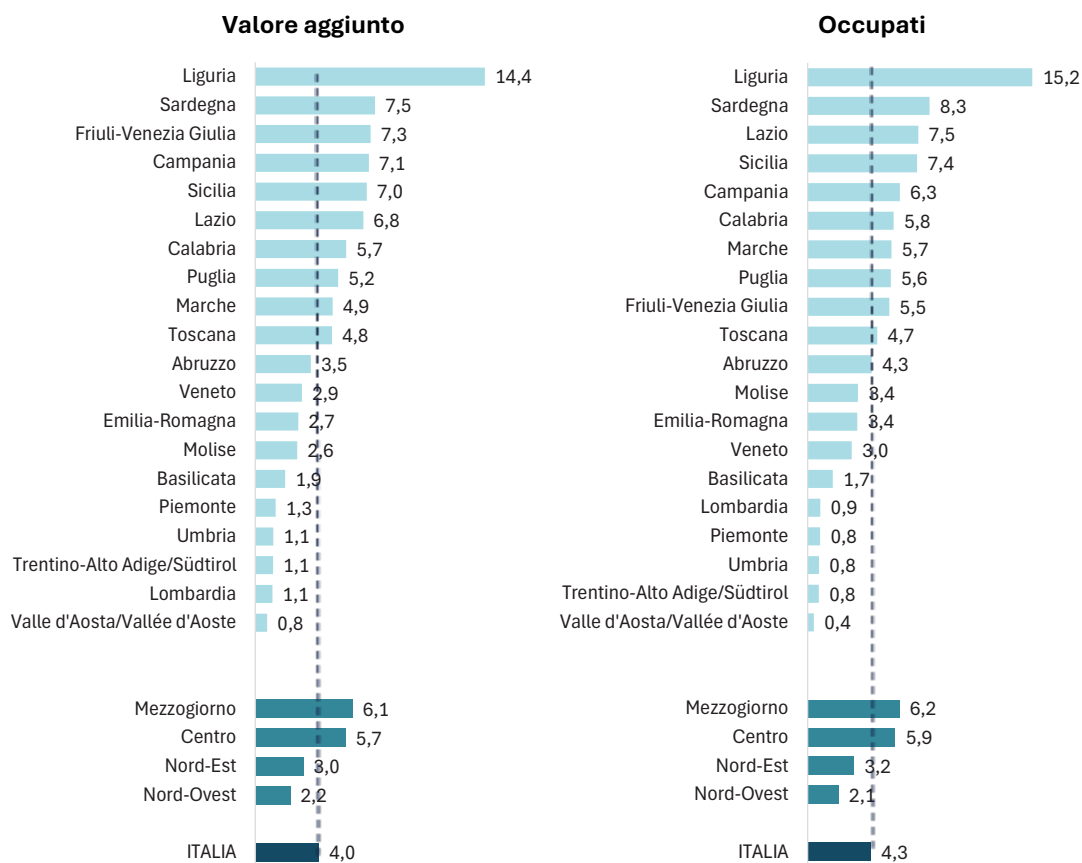
Valori significativamente elevati si osservano anche in un altro gruppo di regioni, dove le incidenze del valore aggiunto sono comprese tra il 6% e l'8%. In questa fascia si collocano la Sardegna (7,5%), il Friuli-Venezia Giulia (7,3%), la Campania (7,1%), la Sicilia (7,0%) ed il Lazio (6,8%), territori in cui il peso della risorsa mare è molto più consistente rispetto al valore medio nazionale.

*A distanza le altre
regioni italiane*

Un livello intermedio di incidenza, compreso tra il 4% e il 6%, caratterizza regioni quali la Calabria (5,7%), la Puglia (5,2%), le Marche (4,9%) e la Toscana (4,8%), nelle quali l'economia del mare ha comunque un ruolo significativo e al di sopra del valore Italia.

Valori più contenuti si registrano nelle altre regioni, con incidenze inferiori al 4%, tra cui l'Abruzzo (3,5%), il Veneto (2,9%), l'Emilia-Romagna (2,7%) ed il Molise (2,6%). Nelle restanti sei regioni, di cui quattro settentrionali, l'incidenza non raggiunge il 2%.

Graduatoria regionale secondo l'incidenza del valore aggiunto e degli occupati dell'economia del mare sul totale economia della regione
Anno 2024 (incidenze percentuali)



Fonte: Centro Studi delle Camere di commercio Guglielmo Tagliacarne – Unioncamere – Ossermare

Sul fronte occupazionale, le incidenze per regione ricalcano per lo più quelle già osservate per il valore aggiunto. La Liguria mantiene il primato assoluto, con il 15,2% dell'occupazione regionale legata al mare. Seguono, a distanza, la Sardegna (8,3%), il Lazio (7,5%), la Sicilia (7,4%) e la Campania (6,3%). Nella fascia con valori intermedi si osservano la Calabria (5,8%), le Marche (5,7%), la Puglia (5,6%) ed

*Il peso della risorsa
mare nelle province*

il Friuli-Venezia Giulia (5,5%). Anche in questo caso, sono soprattutto le regioni del Nord, a maggiore vocazione industriale, a presentare le incidenze più contenute.

Il dettaglio provinciale restituisce con maggiore forza il quadro dell'eterogeneità territoriale nella rilevanza della risorsa mare nelle economie locali.

Per quanto riguarda il valore aggiunto, sono le province caratterizzate da una forte integrazione tra attività portuali, logistiche e industriali a presentare il peso maggiore del "Sistema mare" sull'economia locale. Trieste guida la classifica nazionale, con il 21,4% della ricchezza generata nel territorio riconducibile al mare, tallonata da Livorno (19,4%) e La Spezia (17,1%). A queste si affiancano Genova (16,2%), Rimini (12,7%) e Venezia (12,3%).

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 2024 (valori assoluti e percentuali)

Pos.	Province	Inc. % su tot. economia	v.a. (milioni di euro)	Pos.	Province	Inc. % su tot. economia	v.a.
Valore aggiunto				Occupati			
1)	Trieste	21,4	1.872,3	1)	Livorno	18,9	27.203
2)	Livorno	19,4	1.932,2	2)	Genova	16,2	63.199
3)	La Spezia	17,1	1.316,0	3)	La Spezia	15,8	15.336
4)	Genova	16,2	5.001,2	4)	Trieste	15,3	16.737
5)	Rimini	12,7	1.433,8	5)	Rimini	14,7	25.614
6)	Venezia	12,3	3.625,8	6)	Massa-Carrara	13,7	10.277
7)	Gorizia	11,9	503,9	7)	Venezia	13,7	51.867
8)	Palermo	11,5	3.016,2	8)	Imperia	13,2	10.598
9)	Massa-Carrara	11,2	609,4	9)	Savona	12,9	14.183
10)	Sassari	10,7	1.267,0	10)	Siracusa	11,9	15.887

Fonte: Centro Studi delle Camere di commercio Guglielmo Tagliacarne – Unioncamere – Ossermare

Si riscontrano incidenze di rilievo anche nelle province di Gorizia (11,9%), Palermo (11,5%), Massa-Carrara (11,2%) e Sassari (10,7%), che chiudono la classifica delle prime dieci. A queste si aggiunge, con un'incidenza sempre superiore alla soglia del 10%, la provincia di Grosseto (10,2%).

*Spiccano i territori
del Nord*

Per quanto riguarda l'occupazione, i lavoratori blu assumono un peso maggiore, superiore al 15%, nelle province di Livorno (18,9%), Genova (16,2%), La Spezia (15,8%) e Trieste (15,3%). Seguono Rimini (14,7%), Massa-Carrara (13,7%) e Venezia (13,7%), con quote tutt'altro che trascurabili riconducibili all'economia del mare.

Si posizionano nella classifica delle prime dieci province italiane, Imperia (13,2%), Savona (12,9%) e Siracusa (11,9%), ma segnano quote maggiori al 10% anche Trapani (11,6%), Grosseto (11,4%), Gorizia (10,9%) e Lucca (10,3%).

2.4 Le imprese dell'Economia del mare

2.4.1 La struttura imprenditoriale

Un sistema articolato ed eterogeneo di imprese

Le attività riconducibili all'economia del mare costituiscono una componente strutturale e strategica del sistema produttivo italiano, concorrendo in misura significativa alla diversificazione settoriale e territoriale del tessuto imprenditoriale del Paese.

Alla fine del 2025, nel Registro Imprese delle Camere di commercio risultano registrate nei comparti della Blue Economy un numero di imprese pari a 253.599 unità³⁹, pari al 4,3% del totale delle imprese operanti nel territorio nazionale.

Imprese dell'economia del mare in totale e nelle zone costiere, per settore Anno 2025 (valori assoluti e incidenze percentuali)

Settori di attività	Totale imprese economia del mare		di cui: nelle zone costiere		Inc. % sul tot. economia del mare
	Valori assoluti	Incidenza %	Valori assoluti	Incidenza %	
Filiera ittica	35.125	13,9	25.637	11,7	73,0
Industria delle estrazioni marine	457	0,2	441	0,2	96,5
Filiera della cantieristica	34.847	13,7	15.884	7,3	45,6
Movimentazione di merci e passeggeri via mare	13.724	5,4	12.727	5,8	92,7
Servizi di alloggio e ristorazione	122.089	48,1	122.089	55,8	100,0
Attività di ricerca, regolamentazione e tutela ambientale	10.780	4,3	5.628	2,6	52,2
Attività sportive e ricreative	36.578	14,4	36.578	16,7	100,0
Totale economia del mare	253.599	100,0	218.983	100,0	86,3
Totale economia	5.849.524		2.069.841		
Inc. % dell'economia del mare sul totale economia		4,3		10,6	

* In questa e nelle successive tabelle e grafici i dati 2025 sono al 31 dicembre.

Fonte: Centro Studi delle Camere di commercio Guglielmo Tagliacarne – Unioncamere – Ossermare

³⁹ I dati sulle imprese registrate al 31 dicembre 2025 utilizzati nel presente capitolo seguono la nuova classificazione delle attività economiche Ateco 2025. Di conseguenza, come approfondito nel par. 2.1 “Quadro definitorio e metodologico”, i dati attuali inaugurano una nuova serie storica, non essendo confrontabili con quelli diffusi nelle precedenti edizioni di questo rapporto, basati invece sull’Ateco 2007/2022.

*La centralità del
turismo costiero*

Si tratta di un macro-settore articolato ed eterogeneo, all'interno del quale coesistono attività tradizionali e filiere ad alta intensità innovativa, sinergicamente connesse alla risorsa marina.

L'analisi della composizione settoriale delle imprese blu evidenzia una marcata polarizzazione verso le attività turistiche e i servizi correlati. Il segmento dei servizi di alloggio e ristorazione si conferma di gran lunga il più rilevante che, con 122.089 imprese, assorbe il 48,1% del totale di queste imprese. Un dato che riflette la centralità della valorizzazione turistica delle coste e del patrimonio marino italiano.

A questo ambito si ricollega il comparto delle attività sportive e ricreative, il quale conta 36.578 imprese, pari al 14,4% del totale del sistema imprenditoriale della Blue Economy, consolidandosi come asset sempre più rilevante dell'offerta turistica integrata.

In parallelo, mantiene un ruolo di primo piano la filiera ittica che, con 35.125 imprese (il 13,9% del totale), conserva una diffusione capillare lungo il territorio nazionale, svolgendo una funzione economica-sociale cruciale. Analogamente, la cantieristica navale conta 34.847 imprese e incide per il 13,7%, raffigurandosi come un segmento industriale strategico, grazie all'elevato contenuto tecnico delle lavorazioni e alla capacità di stimolare una vasta rete di fornitori e professionisti altamente qualificati.

*La cantieristica: un
pilastro industriale*

Il numero di imprese nel comparto della movimentazione marittima di merci e passeggeri, pari a 13.724 unità (il 5,4% del totale) testimonia la centralità del sistema portuale nazionale, mentre risultano più circoscritti i comparti delle attività di ricerca, regolamentazione e tutela ambientale (10.780 imprese; 4,3%), per quanto fondamentale nelle dinamiche di sostenibilità e governance delle risorse marine, e, soprattutto, dell'industria delle estrazioni marine (457 imprese; 0,2%).

Sotto il profilo geografico, l'economia del mare mostra una prevedibile e forte concentrazione nelle aree costiere, dove insistono 218.983 imprese, equivalenti all'86,3% del totale delle imprese blu. In questi territori, la Blue Economy arriva ad incidere per il 10,6% sull'intero sistema imprenditoriale.

Per cogliere pienamente le differenze territoriali, è utile osservare il peso delle imprese dell'economia del mare sul totale delle imprese regionali, indicatore che consente di misurare il grado di specializzazione blu dei diversi sistemi produttivi.

*Le regioni
a più alta vocazione
marittima: Liguria,
Sardegna e Sicilia*

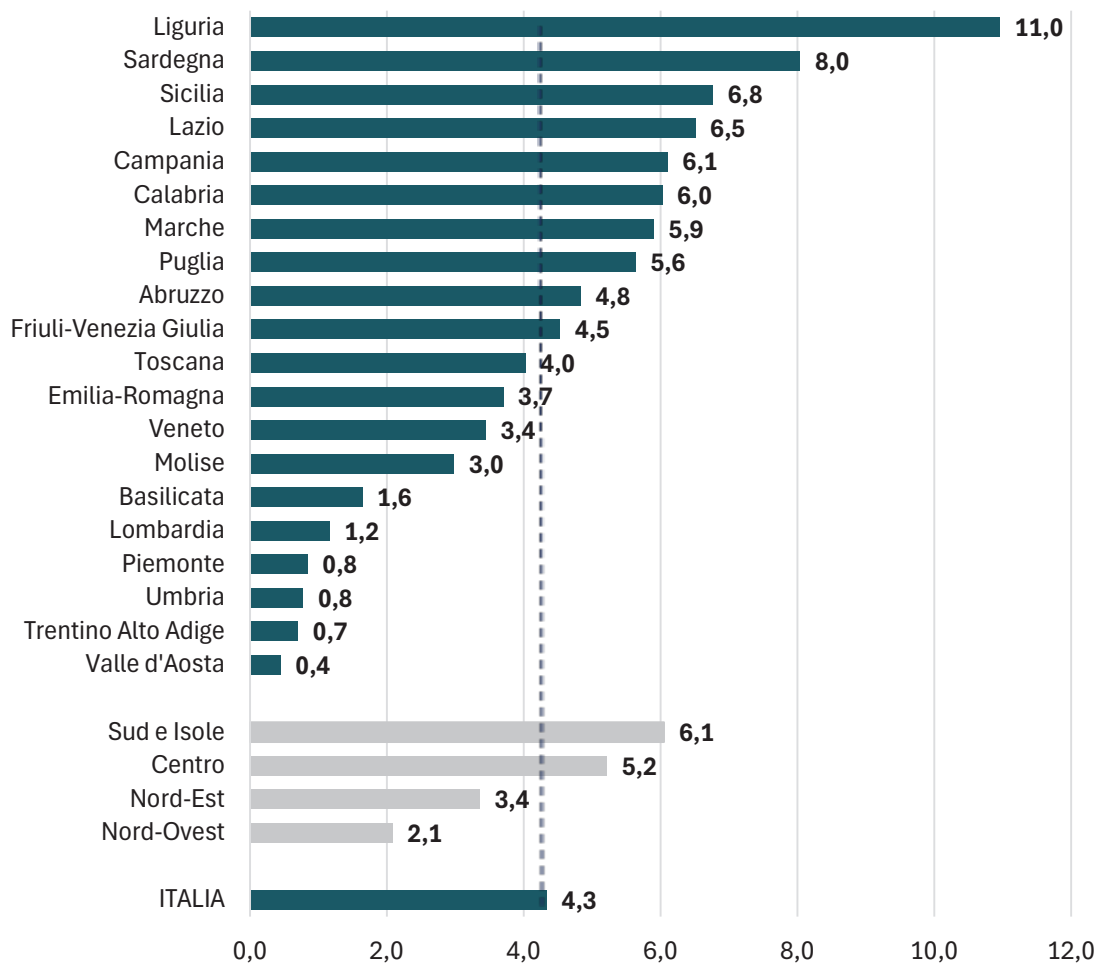
A fronte di una media nazionale del 4,3%, il panorama regionale manifesta una significativa eterogeneità. La Liguria si posiziona al vertice della classifica con un'incidenza dell'11,0%, confermando un modello produttivo strutturalmente orientato al mare. Si collocano

nel podio, occupando, rispettivamente, il secondo e il terzo posto, le due regioni insulari, la Sardegna (8,0%) e la Sicilia (6,8%), dove i comparti tradizionali, e in particolare il turismo in senso ampio, assumono un ruolo preponderante.

Nel Centro Italia spicca il Lazio, al quarto posto della classifica nazionale (6,5%), sostenuto dalla presenza combinata di funzioni turistiche, portuali e amministrative. Presentano valori decisamente superiori alla media nazionale anche la Campania (6,1%), la Calabria (6,0%), le Marche (5,9%) e la Puglia (5,6%), a conferma della rilevanza del mare nei rispettivi sistemi economici, mentre risultano più prossimi al valore medio nazionale l'Abruzzo (4,8%) ed il Friuli-Venezia Giulia (4,5%).

Graduatoria regionale secondo l'incidenza delle imprese dell'economia del mare sul totale economia della regione

Anno 2025 (incidenze percentuali)



Fonte: Centro Studi delle Camere di commercio Guglielmo Tagliacarne – Unioncamere – OsserMare

Modelli di
specializzazione
diversificati

Il quadro sinottico delle macro-ripartizioni territoriali mette in luce asimmetrie e specificità strutturali ben definite.

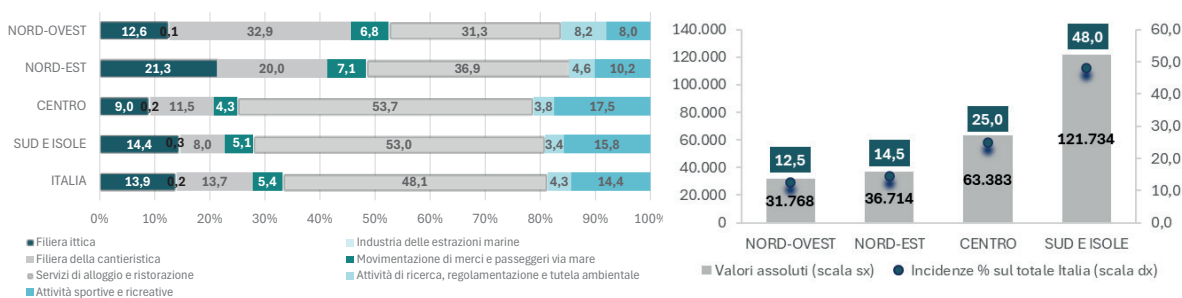
Nel Nord-Ovest prevale una configurazione orientata alle attività industriali e logistiche, dove la cantieristica rappresenta il comparto principale con il 32,9% delle imprese blu, mentre le attività legate alla movimentazione marittima detengono una quota significativa, pari al 6,8%. A livello Paese, questi due segmenti pesano, rispettivamente, per il 13,7% ed il 5,4%.

Questi comparti produttivi assumono un peso decisamente al di sopra di quello medio nazionale anche nel Nord-Est, racchiudendo, nell'ordine, il 20,0% e il 7,1% delle imprese blu dell'area. Nel complesso, comunque, la macro-ripartizione esprime un assetto più bilanciato rispetto a quello del Nord-Ovest; spicca, ad esempio, la filiera ittica, che arriva ad assorbire il 21,3% delle imprese afferenti all'economia del mare (Italia: 13,9%).

Spostando l'analisi al Centro, si rileva una netta predominanza delle attività turistiche: i servizi di alloggio e ristorazione rappresentano il 53,7% delle imprese blu e, insieme alle attività ricreative (17,5%), delineano un modello fortemente specializzato nella valorizzazione del patrimonio costiero. Da non trascurare, inoltre, il peso della cantieristica, pari all'11,5%.

Nel Sud e nelle Isole, infine, accanto a una forte incidenza del turismo in senso ampio (il 53,0% delle imprese blu opera nei servizi di alloggio e ristorazione ed il 15,8% nelle attività sportive e ricreative), mantengono un peso significativo la filiera ittica (14,4%), ma anche le attività di trasporto marittimo (5,1%).

Distribuzione delle imprese dell'economia del mare per ripartizione geografica e settore
Anno 2025 (valori percentuali)



Fonte: Centro Studi delle Camere di commercio Guglielmo Tagliacarne – Unioncamere – OsserMare

*Le province trainate
dal mare: le top 10*

Scendendo al dettaglio provinciale, La Spezia si attesta al primo posto della graduatoria per peso delle attività legate all'economia del mare sul totale delle imprese locali, registrando un'incidenza del 17,5%. Questo primato, ben superiore alla media del Paese, poggia prima di tutto sul turismo (che pesa per il 12,1%), a cui si associa un mix bilanciato tra cantieristica (2,2%) e movimentazione di merci e passeggeri via mare (1,6%).

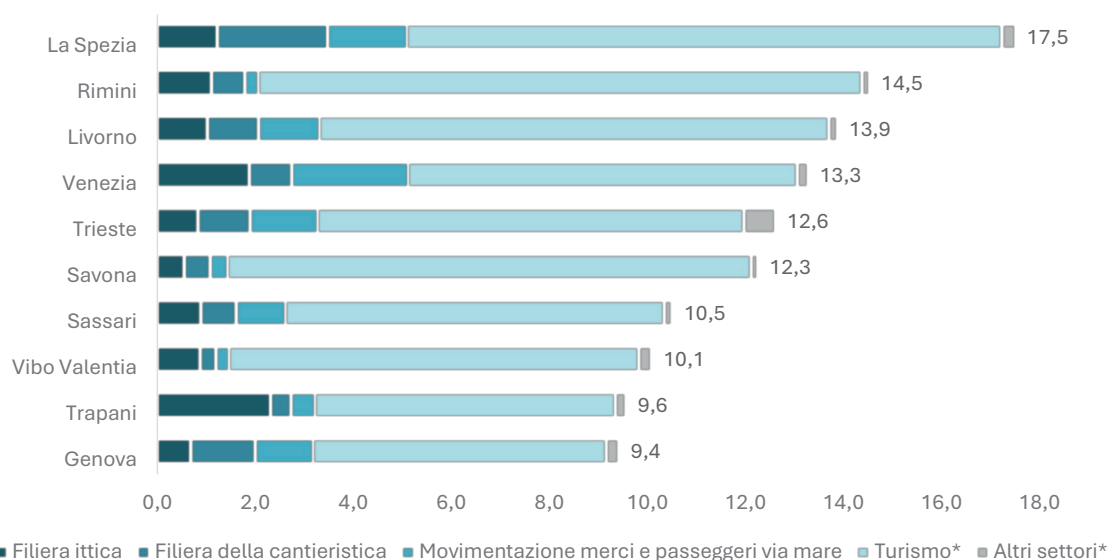
Subito dietro si posizionano Rimini (14,5%), Livorno (13,9%) e Venezia (13,3%), tutte province dove la componente turistica è prevalente – racchiudendo, rispettivamente, il 12,3%, 10,4% e 7,9% delle imprese totali presenti nel territorio. Nella città metropolitana di Venezia assumono un peso significativo anche le imprese connesse alla movimentazione di merci e passeggeri (2,4%), mentre a Livorno è presente una struttura imprenditoriale più omogenea tra filiera ittica, cantieristica e logistica (ciascuna incide per circa l'1%). Segnano valori superiori al 12% anche Trieste (12,6%) e Savona (12,3%), spinte sempre dalle imprese turistiche (che costituiscono, nell'ordine, l'8,7% ed il 10,7% del tessuto produttivo locale).

*Solo tre sono
meridionali*

Nella fascia intermedia si collocano Sassari (10,5%) e Vibo Valentia (10,1%), entrambe con una forte caratterizzazione turistica (pesano, rispettivamente, per il 7,7% e l'8,4%).

Chiudono la *top ten* Trapani (9,6%), dove oltre al turismo (6,1%) emerge la filiera ittica (2,3%), e Genova (9,4%), caratterizzata da una struttura più diversificata, in cui il turismo (6,0%) si integra con la cantieristica (1,3%) e la movimentazione portuale (1,2%).

Prime dieci posizioni della graduatoria provinciale secondo l'incidenza delle imprese dell'economia del mare sul totale economia della provincia
Anno 2025 (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: Centro Studi delle Camere di commercio Guglielmo Tagliacarne – Unioncamere – OsserMare

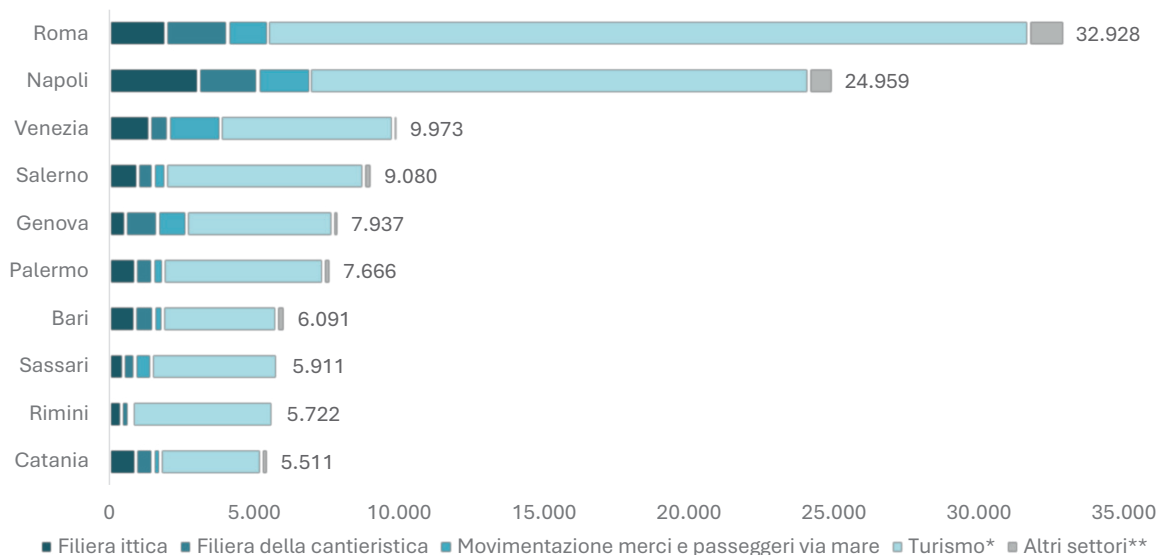
Il peso dei grandi sistemi metropolitani

Spostando il focus sui valori assoluti, la geografia cambia, premiando i grandi sistemi metropolitani. Roma guida la classifica nazionale con 32.928 imprese, seguita da Napoli con 24.959; insieme concentrano quasi un quarto del tessuto imprenditoriale italiano della Blue Economy. In entrambe le realtà, il turismo, che conta rispettivamente 26.219 e 17.206 imprese, si configura come l'asse portante dell'economia blu locale, affiancato dalla cantieristica e dalla movimentazione marittima.

Un secondo cluster di province, che conta tra le 9.000 e le 10.000 imprese, include Venezia (9.973), dove accanto al turismo spiccano le attività portuali di movimentazione merci e passeggeri, e Salerno (9.080). Genova (7.937) si distingue, oltre che in ambito turistico, per la sua storica vocazione nella cantieristica (1.100 imprese) e nelle attività di movimentazione via mare (1.003), mentre Palermo (7.666) mostra una prevalenza turistica, associata a una discreta presenza della filiera ittica e cantieristica.

Ricoprono le ultime quattro posizioni della *top ten* Bari (6.091), Sassari (5.911), Rimini (5.722) e Catania (5.511).

**Prime dieci posizioni della graduatoria provinciale secondo la numerosità assoluta delle imprese dell'economia del mare
Anno 2025 (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: Centro Studi delle Camere di commercio Guglielmo Tagliacarne – Unioncamere – OsserMare

2.4.2 L'imprenditoria giovanile

*L'economia blu:
un canale d'accesso
privilegiato per i
giovani imprenditori*

L'imprenditoria giovanile si consolida come una componente rilevante del tessuto produttivo blu, posizionando l'economia del mare quale spazio privilegiato di accesso e sperimentazione per le nuove generazioni.

Nel 2025, le imprese del "Sistema mare" guidate da under 35⁴⁰, secondo i dati del Registro Imprese, sono 20.914, pari all'8,2% del totale delle attività della Blue Economy. Questa incidenza risulta sostanzialmente allineata al peso che i giovani hanno nell'intero tessuto imprenditoriale nazionale (8,1%), a dimostrazione di come l'economia blu sia un'importante opportunità di inserimento per i giovani imprenditori.

La composizione settoriale mostra una chiara prevalenza dell'imprenditoria blu under 35 nei comparti legati ai servizi. I servizi di alloggio e ristorazione costituiscono il principale ambito di attività, con 12.298 imprese giovanili, coprendo ben oltre la metà del totale (58,8%). Il turismo si conferma così il canale d'ingresso preferenziale per i giovani nel sistema imprenditoriale connesso al mare, favorito da modelli di business flessibili e minori vincoli all'entrata.

Una presenza significativa, con oltre 2 mila imprese, si riscontra anche nella filiera ittica (2.704 unità), dove le nuove generazioni stanno trainando l'innovazione tecnologica e sostenibile, e nelle attività sportive e ricreative (2.667 unità).

Diversamente, nei settori più strutturati, il coinvolgimento degli under 35 appare più limitato. La cantieristica raccoglie 1.658 imprese giovanili (il 7,9% del totale delle imprese giovanili blu), mentre la movimentazione marittima di merci e passeggeri conta 1.067 imprese (il 5,1%). Ancora più contenuta è la presenza nelle attività di ricerca, regolamentazione e tutela ambientale (512 unità; il 2,4%) e, soprattutto, nell'industria delle estrazioni marine (9 imprese), un ambito produttivo altamente specialistico e a bassa accessibilità.

*Un'elevata
concentrazione
nel turismo e
nel Mezzogiorno*

La mappa territoriale dell'imprenditoria giovanile nella Blue Economy evidenzia una importante concentrazione nel Mezzogiorno. Nelle regioni del Sud e delle Isole si focalizzano, infatti, 11.971 imprese under 35, incidendo per il 9,8% sul totale delle imprese blu dell'area. Questo valore è decisamente superiore non solo alla corrispondente media nazionale (8,2%), ma anche al peso che i giovani hanno

⁴⁰ 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.

sull'intero tessuto produttivo dell'area (8,9%), sottolineando l'accentuata propensione all'imprenditorialità giovanile della Blue Economy meridionale, contesto in cui il mare costituisce una risorsa economica centrale e una leva concreta per l'autoimpiego.

Nelle altre macro-ripartizioni geografiche, le consistenze ed i tassi di imprenditorialità giovanile risultano più contenuti. In termini di numerosità guida il Centro con 4.462 imprese blu under 35, che pesano per il 7,0% sul totale delle imprese dell'economia del mare dell'area. Il Nord-Est registra 2.598 imprese blu condotte da under 35, con un'incidenza del 7,1%, mentre il Nord-Ovest ne conta 1.883, pari ad un'incidenza del 5,9%. In tutti e tre questi ambiti, la quota di imprese giovanili sul totale delle imprese blu è inferiore a quella che si riscontra per il totale economia (rispettivamente, 7,3%, 7,6% e 8,0%).

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

Anno 2025 (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	196	0	420	129	825	137	176	1.883	122.672
Nord-Est	747	0	398	337	845	90	181	2.598	83.229
Centro	361	1	357	114	2.932	109	588	4.462	88.988
Sud e Isole	1.399	8	482	487	7.696	177	1.722	11.971	178.660
ITALIA	2.704	9	1.658	1.067	12.298	512	2.667	20.914	473.549
Incidenza % nei settori dell'economia del mare									
Nord-Ovest	4,9	0,0	4,0	5,9	8,3	5,2	6,9	5,9	8,0
Nord-Est	9,6	0,0	5,4	13,0	6,2	5,3	4,9	7,1	7,6
Centro	6,3	1,1	4,9	4,2	8,6	4,5	5,3	7,0	7,3
Sud e Isole	8,0	2,5	5,0	7,8	11,9	4,3	9,0	9,8	8,9
ITALIA	7,7	2,0	4,8	7,8	10,1	4,7	7,3	8,2	8,1

Fonte: Centro Studi delle Camere di commercio Guglielmo Tagliacarne – Unioncamere – OsserMare

La composizione settoriale per macro-area

Per comprendere appieno la struttura dell'imprenditoria giovanile dell'economia del mare in Italia, è utile analizzarne la composizione settoriale all'interno delle diverse ripartizioni geografiche, da cui si evincono alcune peculiarità.

Il turismo in senso ampio, costituito dai servizi di alloggio e ristorazione e dalle attività sportive e ricreative, è il segmento che racchiude il maggior numero di queste imprese in tutte le quattro macro-ripartizioni: arriva ad assorbirne quasi l'80% al Centro (78,9%) e nel Sud e Isole (78,7%), quote che scendono nettamente nel Nord-

*Una struttura
più diversificata
al Nord*

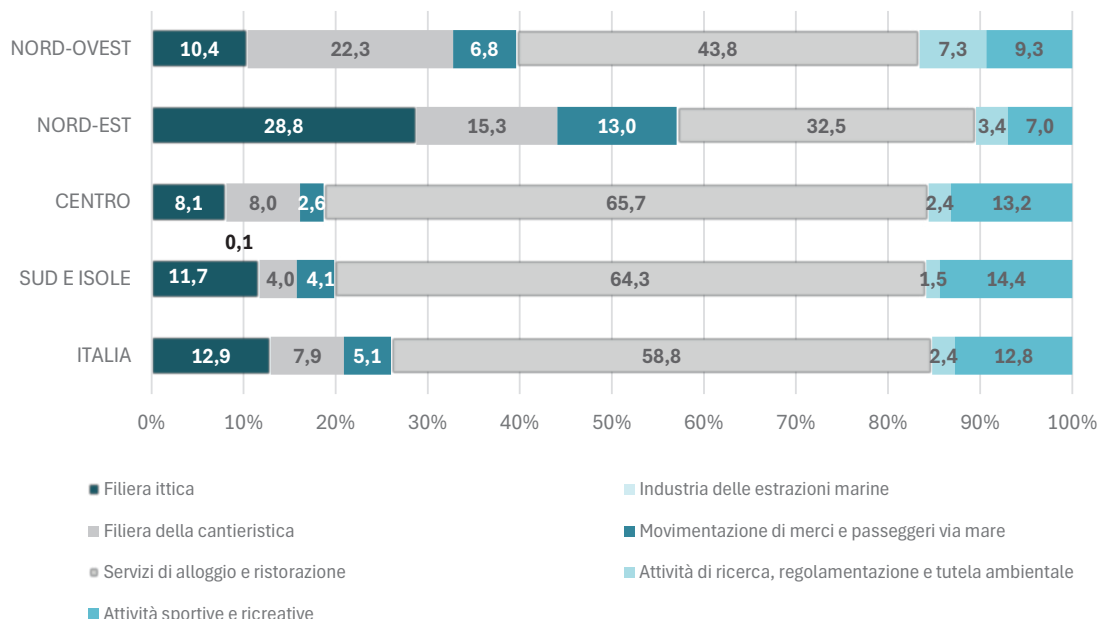
Ovest e soprattutto nel Nord-Est, rispettivamente il 53,1% ed il 39,5%.

Il Nord presenta dunque, nel complesso, una struttura più diversificata. Il Nord-Est, in particolare, si distingue per una marcata concentrazione di imprese blu giovanili anche nella filiera ittica (il 28,8% del totale) e una più consistente partecipazione nel settore cantieristico (15,3%) e della movimentazione di merci e passeggeri via mare (13,0%); una configurazione settoriale che riflette un sistema produttivo più integrato tra servizi e attività manifatturiere.

Il Nord-Ovest, invece, si caratterizza per una elevata presenza di imprese giovanili anche nella cantieristica (22,3%), seguita dalla filiera ittica (10,4%) e dalle attività legate alla ricerca, regolamentazione e tutela ambientale (7,3%).

Di rilievo, inoltre, il peso della filiera ittica nel Mezzogiorno (11,7%) e al Centro (8,1%) e, in quest'ultima macro-ripartizione, anche della cantieristica (8,0%).

Distribuzione settoriale delle imprese giovanili dell'economia del mare per ripartizione geografica
Anno 2025 (valori percentuali)



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

Passando ad analizzare più nel dettaglio i tassi di imprenditorialità giovanile, il comparto dei servizi di alloggio e ristorazione è senza dubbio quello dove le imprese giovanili pesano di più, arrivando a costituire il 10,1% del totale del segmento produttivo. Stessa

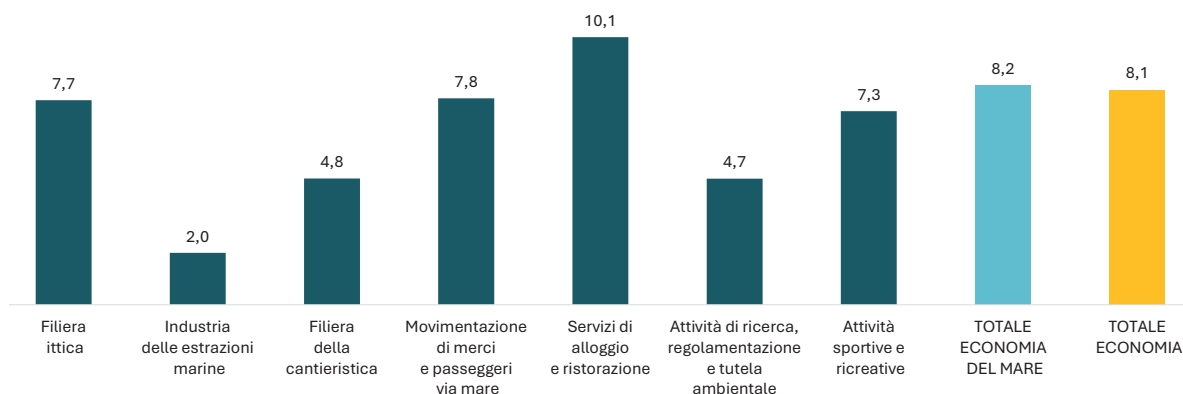
I tassi di imprenditorialità giovanile per comparto e territorio

considerazione che emerge in quasi tutte le macro-aree del Paese, con l'unica eccezione del Nord-Est. Il tasso di imprenditorialità giovanile di questo comparto risulta particolarmente accentuato nel Mezzogiorno (11,9%), seguito dal Centro (8,6%) e dal Nord-Ovest (8,3%), mentre si attesta al livello più basso proprio nel Nord-Est (6,2%).

Il Nord-Est, ad ogni modo, è la macro-area che registra i tassi di imprenditorialità giovanile più elevati in ben quattro dei sette comparti dell'economia del mare: la movimentazione di merci e passeggeri via mare (13,0%; Italia: 7,8%), la filiera ittica (9,6%; Italia: 7,7%), la cantieristica (5,4%; Italia: 4,8%) e le attività di ricerca, regolamentazione e tutela ambientale (5,3%; Italia: 4,7%).

In tal senso, il Mezzogiorno spicca anche nelle attività sportive e ricreative (9,0%; Italia: 7,3%).

Incidenza delle imprese giovanili nei settori dell'economia del mare, a confronto con il totale economia
Anno 2025 (valori percentuali)



Fonte: Centro Studi delle Camere di commercio Guglielmo Tagliacarne – Unioncamere – Ossermare

2.4.3 L'imprenditoria femminile

*Una componente
della Blue Economy
ampia e articolata*

*Il turismo,
il comparto più
attraente*

La componente femminile dell'imprenditoria blu si caratterizza per una presenza ampia e articolata.

Nel 2025, le imprese femminili⁴¹ dell'economia del mare sono pari a 56.811 unità, corrispondenti al 22,4% del totale delle attività della Blue Economy.

Tale incidenza si colloca su un livello sostanzialmente analogo a quello registrato per il complesso dell'economia nazionale (22,3%), evidenziando come la partecipazione femminile al sistema imprenditoriale blu risulti ormai pienamente integrata con le dinamiche imprenditoriali generali.

Dal punto di vista territoriale, il Mezzogiorno si distingue nettamente per numerosità e tasso di femminilizzazione: le imprese femminili blu sono 29.825, corrispondenti al 24,5% del tessuto produttivo afferente all'economia del mare dell'area, valore che supera l'incidenza media nazionale. Questa macro-ripartizione racchiude da sola oltre la metà delle imprese femminili blu del Paese, a conferma della rilevanza dell'imprenditoria femminile nei contesti meridionali.

Il tasso di femminilizzazione si attesta su valori prossimi alla media nel Centro (22,5%; conta 14.284 imprese "rosa"), mentre si colloca decisamente al di sotto nel Nord; la quota scende al 18,6% nel Nord-Ovest (5.922 unità) ed al 18,5% nel Nord-Est (6.780 imprese femminili).

La distribuzione settoriale mostra una marcata concentrazione dell'imprenditoria femminile nei servizi di alloggio e ristorazione, che rappresentano di gran lunga il comparto prevalente, con 34.598 imprese, pari al 60,9% del totale delle imprese blu guidate da donne in Italia.

Le attività sportive e ricreative costituiscono il secondo ambito per rilevanza, con 9.688 imprese (il 17,1% del totale delle imprese blu), seguito a distanza dalla filiera ittica (5.557 imprese "rosa"; 9,8%) e, ancor di più, dalla cantieristica (3.749; 6,6%), dalla movimentazione di merci e passeggeri via mare (1.621; 2,9%) e dalle attività di ricerca, regolamentazione e tutela ambientale (1.543; 2,7%). È residuale il contributo dell'industria delle estrazioni marine (54; 0,1%).

Emergono differenze significative nella composizione settoriale delle diverse macro-ripartizioni del Paese.

⁴¹ 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 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.

Imprese femminili nei settori dell'economia del mare per ripartizione geografica, a confronto con il totale economia
Anno 2025 (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	626	1	1.053	199	3.080	302	660	5.922	312.797
Nord-Est	1.328	1	670	165	3.574	217	824	6.780	226.564
Centro	953	9	772	404	8.924	362	2.861	14.284	285.191
Mezzogiorno	2.650	43	1.255	852	19.020	662	5.343	29.825	478.422
ITALIA	5.557	54	3.749	1.621	34.598	1.543	9.688	56.811	1.302.974
Incidenza % nei settori dell'economia del mare									
Nord-Ovest	15,7	3,0	10,1	9,2	30,9	11,6	25,9	18,6	20,5
Nord-Est	17,0	6,5	9,1	6,4	26,4	12,8	22,1	18,5	20,7
Centro	16,6	9,2	10,6	15,0	26,2	15,1	25,8	22,5	23,5
Mezzogiorno	15,1	13,6	12,9	13,6	29,5	16,2	27,8	24,5	23,8
ITALIA	15,8	11,8	10,8	11,8	28,3	14,3	26,5	22,4	22,3

Fonte: Centro Studi delle Camere di commercio Guglielmo Tagliacarne – Unioncamere – OsserMare

La composizione settoriale per macro-area

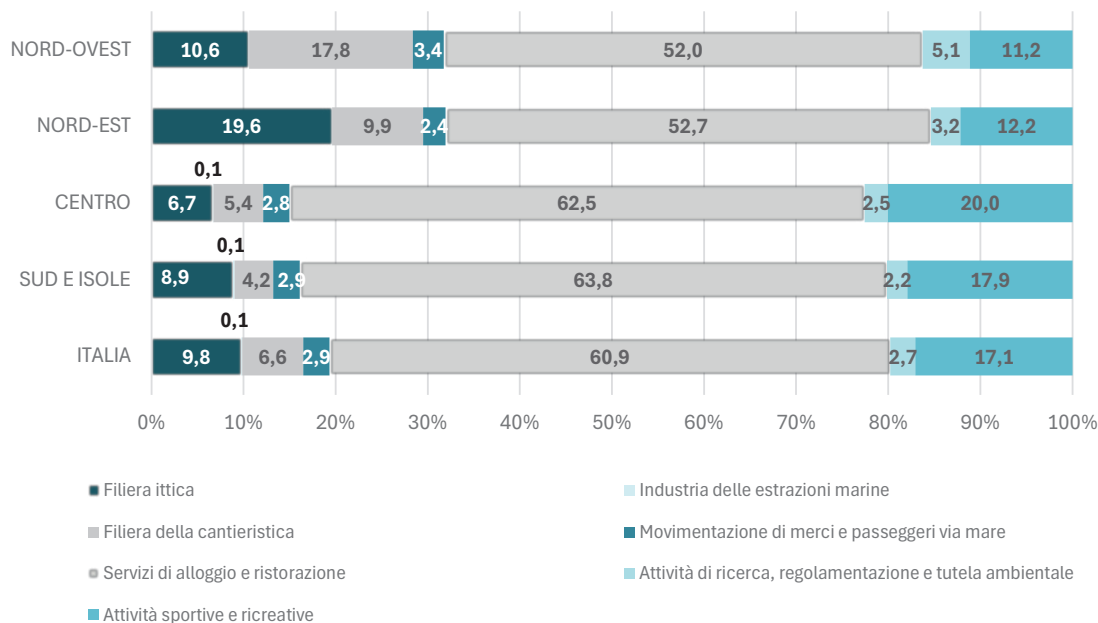
Nel Mezzogiorno i servizi ricettivi arrivano ad assorbire il 63,8% delle imprese femminili, affiancati da una presenza significativa nelle attività ricreative (17,9%), mentre risultano più marginali nella filiera ittica (8,9%) e ancor di più nella cantieristica (4,2%) e nella logistica (2,9%).

Il Centro presenta un profilo analogo, ma con una maggiore incidenza delle attività sportive e ricreative, che pesano per il 20,0%, il valore più elevato tra le macro-ripartizioni. Le attività ricettive costituiscono il 62,5% delle imprese femminili dell'area, mentre gli altri comparti mantengono un peso alquanto contenuto.

Nel Nord-Est emerge una struttura più articolata e meno polarizzata. Pur restando rilevanti, i servizi di alloggio e ristorazione assorbono una quota inferiore di imprese "rosa", pari al 52,7%, accompagnati da una presenza molto significativa della filiera ittica (19,6%) e da un contributo più consistente della cantieristica (9,9%).

Infine, nel Nord-Ovest si osserva una composizione settoriale caratterizzata da un peso relativamente elevato della cantieristica (17,8%) e da una incidenza più alta delle attività di ricerca, regolamentazione e tutela ambientale (5,1%). In questo contesto territoriale, i servizi turistici, pur possedendo ancora la maggioranza relativa (52,0%), risultano meno predominanti rispetto alle altre aree.

Distribuzione settoriale delle imprese femminili dell'economia del mare per ripartizione geografica
Anno 2025 (valori percentuali)



Fonte: Centro Studi delle Camere di commercio Guglielmo Tagliacarne – Unioncamere – OsserMare

I tassi di femminilizzazione per comparto e territorio

Come già sottolineato sopra, il tasso di femminilizzazione delle imprese blu nel 2025 si attesta al 22,4%, valore trainato in primo luogo dai servizi di alloggio e ristorazione, dove le imprese femminili raggiungono il 28,3% del totale, e dalle attività sportive e ricreative, con un tasso del 26,5%, a testimonianza della rilevanza dell'imprenditoria femminile nei servizi legati alla fruizione del tempo libero e del turismo. Per entrambi i comparti le incidenze più elevate si riscontrano nel Nord-Ovest (rispettivamente, 30,9% e 25,9%) e nel Mezzogiorno (29,5% e 27,8%), ma si attestano ben al di sopra del 20% anche al Centro e nel Nord-Est.

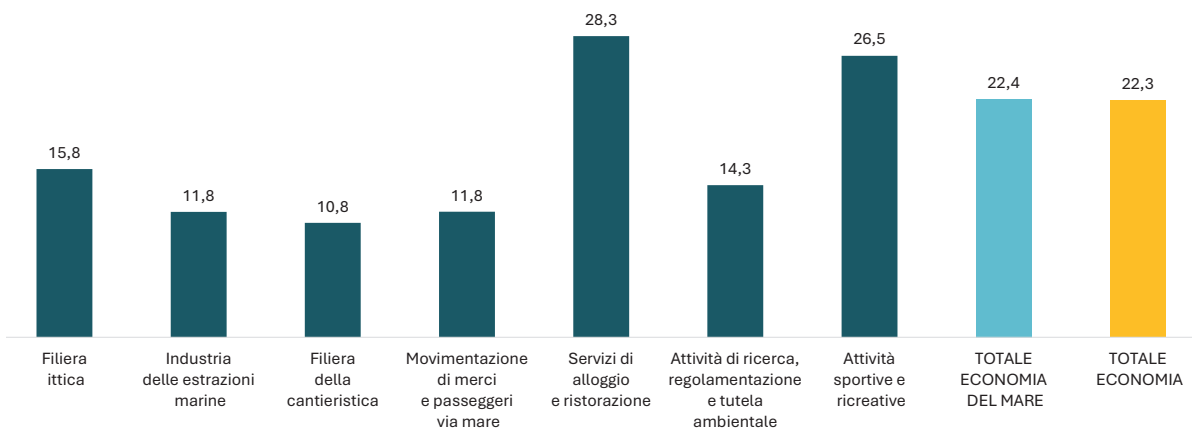
Tutti i settori afferenti all'economia del mare, in ogni caso, presentano un tasso di femminilizzazione superiore al 10%.

Si attestano intorno al 15% nella filiera ittica (15,8%; si passa dal 15,1% del Mezzogiorno al 17% del Nord-Est) e nelle attività di ricerca, regolamentazione e tutela ambientale (14,3%; si passa dall'11,6% del Nord-Ovest al 16,2% del Mezzogiorno), mentre si supera di poco la soglia del 10% nei tre restanti comparti.

Più nel dettaglio, le donne guidano l'11,8% delle imprese blu nella movimentazione di merci e passeggeri via mare (si passa dal 6,4% del Nord-Est al 15,0% del Centro) ed il 10,8% nella cantieristica (si passa dal 9,1% del Nord-Est al 12,9% del Mezzogiorno).

Incidenza delle imprese femminili nei settori dell'economia del mare, a confronto con il totale economia

Anno 2025 (valori percentuali)



Fonte: Centro Studi delle Camere di commercio Guglielmo Tagliacarne – Unioncamere – OsserMare

2.4.4 L'imprenditoria straniera

*Meno diffusa
nel "Sistema mare"
rispetto al totale
economia*

L'analisi dei dati evidenzia come l'imprenditoria a conduzione straniera⁴² rappresenti una componente meno diffusa all'interno della Blue Economy rispetto al sistema economico complessivo.

Nel 2025, le imprese straniere operanti nei settori dell'economia del mare sono 19.982, pari al 7,9% del totale, a fronte di un'incidenza sensibilmente più elevata nel complesso dell'economia (11,5%).

Questo divario segnala un minore radicamento dell'imprenditoria straniera nell'economia del mare, riconducibile sia alle caratteristiche strutturali di questi comparti, che richiedono spesso competenze tecniche specifiche, sia alle elevate barriere all'ingresso.

A livello territoriale, il Centro spicca sia in termini di numerosità, con 7.322 imprese blu guidate da stranieri, che in termini relativi, considerando che queste arrivano a pesare per l'11,6% sul tessuto produttivo dell'economia del mare dell'area, incidenza ben al di sopra della media nazionale.

Segue, per numero di imprese, il Mezzogiorno, che conta 5.710 imprese blu straniere, che pesano tuttavia solo per il 4,7% sulla base imprenditoriale del "Sistema mare" locale, il peso più contenuto tra tutte le macro-ripartizioni. Sono invece piuttosto allineanti tra loro i valori relativi al Nord-Est (3.763 unità; corrispondenti al 10,2%) ed al Nord-Ovest (3.187; 10,0%).

In tutte le macro-ripartizioni la componente straniera assume un peso minore nell'economia del mare piuttosto che nell'economia nel suo complesso.

Sotto il profilo settoriale, emerge una forte polarizzazione nei servizi di alloggio e ristorazione, segmento principale con 12.060 imprese straniere, pari al 60,4% del totale. Seguono, ma con un importante distacco, la filiera della cantieristica (3.200 imprese; pari al 16%), le attività sportive e ricreative (2.012; 10,1%) e la filiera ittica (1.829; 9,2%).

Si attestano al di sotto della soglia delle 1.000 imprese straniere blu il comparto della movimentazione di merci e passeggeri via mare (611, pari al 3,1% del totale) e le attività di ricerca, regolamentazione e tutela ambientale (266; 1,3%). È del tutto marginale il contributo dell'industria delle estrazioni marine (3; 0,7%).

⁴² 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.

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

Anno 2025 (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, regolamentazioni e tutela ambientale	Attività sportive e ricreative	TOTALE ECONOMIA DEL MARE	TOTALE ECONOMIA
Valori assoluti									
Nord-Ovest	475	1	1.043	117	1.341	86	124	3.187	216.994
Nord-Est	373	0	885	169	2.056	60	219	3.763	141.592
Centro	474	1	962	147	4.750	66	923	7.322	165.764
Mezzogiorno	507	1	310	179	3.914	54	746	5.710	148.753
ITALIA	1.829	3	3.200	611	12.060	266	2.012	19.982	673.103
Incidenza % nei settori dell'economia del mare									
Nord-Ovest	11,9	3,0	10,0	5,4	13,5	3,3	4,9	10,0	14,2
Nord-Est	4,8	0,0	12,1	6,5	15,2	3,6	5,9	10,2	12,9
Centro	8,3	1,1	13,2	5,4	13,9	2,8	8,3	11,6	13,6
Mezzogiorno	2,9	0,4	3,2	2,9	6,1	1,3	3,9	4,7	7,4
ITALIA	5,2	0,7	9,2	4,5	9,9	2,5	5,5	7,9	11,5

Fonte: Centro Studi delle Camere di commercio Guglielmo Tagliacarne – Unioncamere – Ossermare

Una maggiore presenza di stranieri nelle attività ricettive

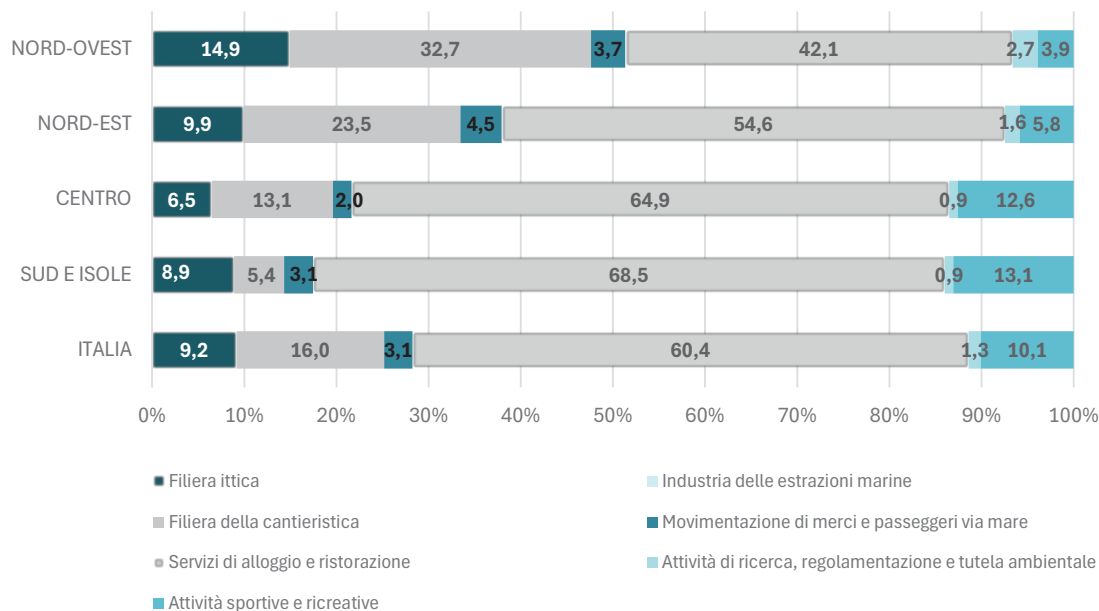
Come per le giovanili e le femminili, anche per le imprese straniere si osserva una presenza dominante nelle attività ricettive in tutte le macro-ripartizioni del Paese. In particolare, nel Mezzogiorno, i servizi di alloggio e ristorazione concentrano il 68,5% delle imprese straniere della Blue Economy, seguito dal Centro (64,9%), dal Nord-Est (54,6%) e dal Nord-Ovest (42,1%).

A questo si affianca un contributo significativo delle attività sportive e ricreative sia al Centro (12,6%) che al Meridione (13,1%), delineando un modello produttivo nel quale il turismo svolge un ruolo dominante. È da rimarcare, al Centro, anche il ruolo della cantieristica, dove le imprese guidate da stranieri arrivano a rappresentare il 13,1% delle imprese blu.

Nel Nord-Est, invece, si osserva una composizione più diversificata. Il turismo, pur rimanendo prevalente, è affiancato da una presenza significativa della cantieristica (23,5%) e da un contributo non trascurabile della filiera ittica (9,9%), oltre che da una maggiore incidenza della movimentazione marittima (4,5%).

Nel Nord-Ovest, infine, si evince una importante partecipazione straniera nella cantieristica, che concentra il 32,7% delle imprese straniere blu, una quota nettamente superiore a quella rilevata nelle altre aree. Di rilievo anche la concentrazione delle imprese straniere nella filiera ittica (14,9%) e meno trascurabile il peso delle attività di ricerca e tutela ambientale (2,7%).

Distribuzione settoriale delle imprese straniere dell'economia del mare per ripartizione geografica
Anno 2025 (valori percentuali)



Fonte: Centro Studi delle Camere di commercio Guglielmo Tagliacarne – Unioncamere – OsserMare

Tassi di imprenditorialità straniera elevati nelle attività ricettive e nella cantieristica

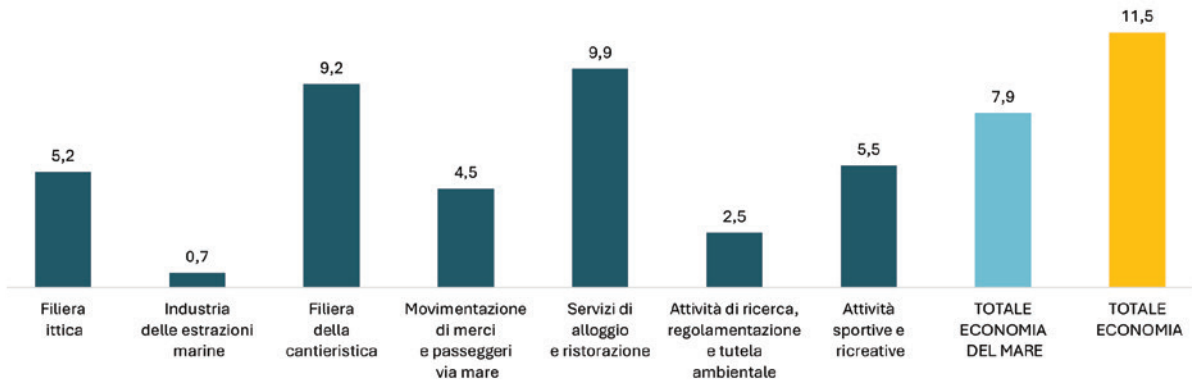
A livello settoriale, quello dei servizi di alloggio e ristorazione è il comparto dove la partecipazione straniera assume il peso maggiore, incidendo per il 9,9% sul totale delle imprese blu del segmento; quota che supera il 15% nel Nord-Est, mentre è nel Mezzogiorno che si registra il valore più contenuto (pari al 6,1%).

Un'incidenza relativamente elevata si registra anche nella cantieristica, pari al 9,2%, passando dal 3,2% del Mezzogiorno al 13,2% del Centro.

Livelli intermedi caratterizzano la filiera ittica (5,2%; si passa dal 2,9% del Mezzogiorno all'11,9% del Nord-Ovest) e le attività sportive e ricreative (5,5%; si passa dal 3,9% del Mezzogiorno all'8,3% del Centro), comparti nei quali la partecipazione straniera mantiene comunque una certa diffusione.

Più contenuta appare invece la presenza relativa nella movimentazione di merci e passeggeri via mare, con un'incidenza del 4,5% (si passa dal 2,9% del Mezzogiorno al 6,5% del Nord-Ovest), e nelle attività di ricerca, regolamentazione e tutela ambientale (2,5%; si passa dall'1,3% del Mezzogiorno al 3,6% del Nord-Ovest), che presentano i livelli di partecipazione più contenuti.

Incidenza delle imprese straniere nei settori dell'economia del mare, a confronto con il totale economia
Anni 2025 (valori percentuali)



Fonte: Centro Studi delle Camere di commercio Guglielmo Tagliacarne – Unioncamere – OsserMare

2.5 Il commercio estero

Il contesto internazionale incerto

I flussi commerciali con l'estero legati all'economia del mare del nostro Paese confermano la straordinaria vocazione internazionale della cantieristica e la persistente dipendenza dall'import di prodotti ittici⁴³.

Nonostante un contesto internazionale incerto, profondamento segnato da tensioni commerciali e geopolitiche, il 2025 rappresenta un anno di ricomposizione delle esportazioni per le imprese afferenti alla Blue Economy, in discontinuità rispetto alla contrazione osservata nel 2024: le vendite sui mercati esteri mostrano un robusto recupero, attestandosi complessivamente a 11,4 miliardi di euro, il valore più elevato dell'intero periodo osservato 2013 – 2025.

Flussi commerciali dell'Italia nei comparti dell'economia del mare Anni 2013 - 2025 (valori assoluti in milioni di euro e incidenze percentuali sul totale economia)

Valori assoluti (in milioni di euro)													
	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
ESPORTAZIONI													
Settore ittico	559	597	654	675	707	731	730	726	839	933	960	1.050	1.084
Cantieristica	2.537	3.383	3.101	4.397	4.509	4.630	4.423	4.917	6.651	9.413	9.100	7.403	10.360
Totale mare	3.096	3.980	3.755	5.073	5.216	5.361	5.153	5.643	7.490	10.346	10.060	8.453	11.444
IMPORTAZIONI													
Settore ittico	4.322	4.586	4.989	5.564	5.822	5.989	5.971	5.336	6.536	7.518	7.368	7.553	7.872
Cantieristica	1.173	529	905	773	920	1.576	1.538	584	2.541	983	1.198	1.554	1.617
Totale mare	5.495	5.115	5.894	6.337	6.742	7.565	7.509	5.920	9.076	8.501	8.566	9.107	9.488
SALDO													
Settore ittico	-3.763	-3.989	-4.335	-4.888	-5.115	-5.258	-5.240	-4.610	-5.697	-6.585	-6.408	-6.503	-6.788
Cantieristica	1.365	2.854	2.196	3.624	3.589	3.054	2.885	4.333	4.110	8.430	7.902	5.849	8.744
Totale mare	-2.399	-1.135	-2.139	-1.264	-1.526	-2.204	-2.355	-277	-1.587	1.845	1.494	-654	1.956
Incidenze % sul totale dei flussi commerciali nazionali													
	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
ESPORTAZIONI													
Settore ittico	0,14	0,15	0,16	0,16	0,16	0,16	0,15	0,17	0,16	0,15	0,15	0,17	0,17
Cantieristica	0,65	0,85	0,75	1,05	1,00	1,00	0,92	1,13	1,28	1,50	1,45	1,19	1,61
Totale mare	0,79	1,00	0,91	1,22	1,16	1,15	1,07	1,29	1,44	1,65	1,61	1,36	1,78
IMPORTAZIONI													
Settore ittico	1,20	1,28	1,35	1,51	1,45	1,41	1,41	1,43	1,36	1,14	1,24	1,32	1,33
Cantieristica	0,32	0,15	0,24	0,21	0,23	0,37	0,36	0,16	0,53	0,15	0,20	0,27	0,27
Totale mare	1,52	1,43	1,59	1,72	1,68	1,78	1,77	1,59	1,89	1,29	1,45	1,59	1,60

Fonte: elaborazioni Centro Studi delle Camere di commercio Guglielmo Tagliacarne – Unioncamere – Ossermare su dati Istat

⁴³ L'export dell'economia del mare è riconducibile sostanzialmente a due macro-categorie: chi si occupa di produrre imbarcazioni (navi, yacht, gommoni, ecc.) e chi produce ricchezza attraverso la pesca, la lavorazione, la conservazione e commercializzazione dei prodotti dell'ittica.

Cantieristica, forza trainante dell'export

Tale dinamica è da ricondurre quasi esclusivamente alla cantieristica⁴⁴, che chiude il 2025 con un export di circa 10,4 miliardi di euro, segnando un incremento del 39,9% su base annua. Una crescita che è il risultato di un mix sinergico tra leadership tecnologica, posizionamento strategico nel lusso e alta specializzazione.

È positivo anche il contributo del settore ittico⁴⁵ che, con un incremento del 3,2%, arriva a sfiorare gli 1,1 miliardi.

Sul versante delle importazioni, l'economia del mare sperimenta nel 2025 una crescita che si attesta al 4,2%, per un valore complessivo di beni importati pari a quasi 9,5 miliardi di euro. Di questi, 1,6 miliardi sono riconducibili alla cantieristica (+4% rispetto all'anno precedente) e 7,9 miliardi alla forte dipendenza dall'estero del nostro Paese di prodotti ittici (+4,2% rispetto al 2024). Questo alto grado di dipendenza genera un persistente e consistente disavanzo nella bilancia commerciale ittica, pari a circa 6,8 miliardi nel 2025, l'ammontare maggiore dal 2013. Il saldo della bilancia commerciale dei settori blu si attesta comunque in area positiva (circa +2 miliardi di euro), grazie al significativo avanzo della cantieristica, pari a oltre 8,7 miliardi, in grado di compensare il deficit ittico. Un dato, quest'ultimo, che conferma il ruolo strategico della cantieristica nel posizionamento competitivo internazionale dell'Italia.

Nel 2025, i due settori blu costituiscono l'1,8% dell'export italiano, con un rafforzamento del contributo della cantieristica, che passa dall'1,2% del 2024 all'1,6%, raggiungendo il valore più elevato dell'intero periodo 2013 - 2025. Diversamente, il settore ittico mantiene la propria quota stabile intorno allo 0,17%. Sul lato delle importazioni, l'economia del mare incide per l'1,6% sul totale nazionale, con una composizione fortemente sbilanciata: il comparto ittico assorbe da solo l'1,3% dei flussi in entrata, evidenziando la persistente dipendenza dall'estero, mentre la cantieristica si ferma su un più contenuto 0,3%.

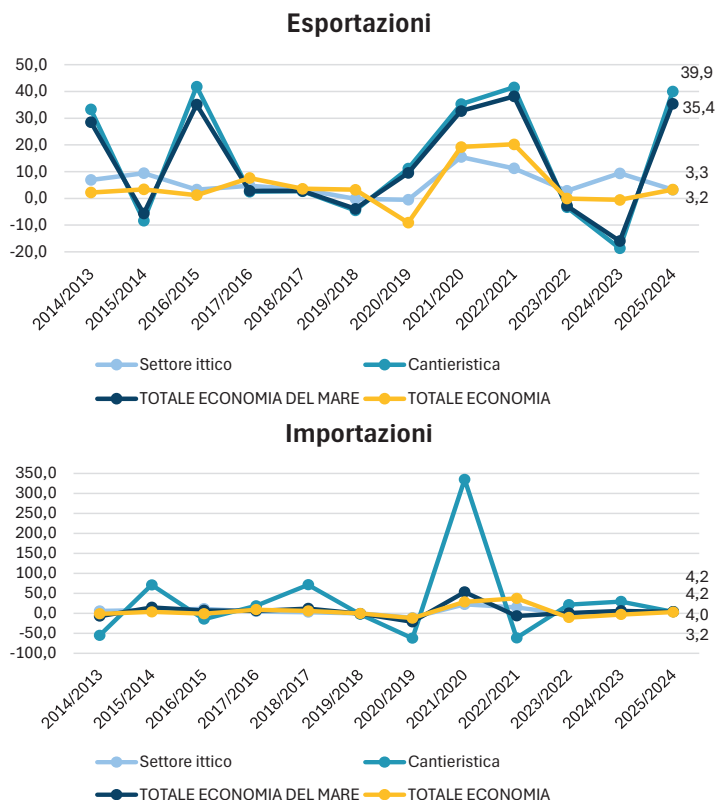
La persistente dipendenza dall'estero di prodotti ittici

L'analisi territoriale degli scambi commerciali evidenzia con chiarezza la diversa geografia dei due settori, espressione di modelli produttivi profondamente differenti. Il settore ittico mostra una diffusione territoriale più ampia, con le prime dieci province che concentrano circa il 60% dell'export nazionale del settore. La cantieristica, invece, presenta una struttura più concentrata, con le prime dieci province che arrivano a racchiudere addirittura il 90% delle esportazioni complessive.

⁴⁴ Corrispondente al gruppo di attività economica 30.1 (costruzione di navi e imbarcazioni) della classificazione Ateco 2007.

⁴⁵ Corrispondente alla divisione 03 (pesca e acquacoltura) ed al gruppo 10.2 (lavorazione e conservazione di pesce, crostacei e molluschi) della classificazione Ateco 2007.

Dinamica dei flussi commerciali nei comparti dell'economia del mare e nel totale economia
(variazioni percentuali annuali 2013 - 2025)



Fonte: elaborazioni Centro Studi delle Camere di commercio Guglielmo Tagliacarne – Unioncamere – Ossermare su dati Istat

Il primato dell'export ittico spetta alla provincia di Como: circa il 23% delle esportazioni complessive del settore

In un'ottica di dettaglio provinciale, il primato dell'export ittico in valore assoluto spetta, e con un notevole distacco, alla provincia di Como, con merci esportate per un valore di 244,8 milioni di euro, riflettendo una forte attività di trasformazione industriale e commerciale. Occupano il secondo ed il terzo gradino del podio Venezia (66,2 milioni di euro) e Rovigo (61,8 milioni di euro), con Ancona che si colloca subito a ridosso, superando anch'essa la soglia dei 60 milioni. Se si guarda però all'incidenza sull'economia locale, la geografia cambia sensibilmente e mette in evidenza soprattutto il Mezzogiorno: Vibo Valentia e Agrigento registrano i valori più elevati, con il settore ittico che pesa, rispettivamente, per il 15,0% ed il 6,0% sull'export provinciale totale, a testimonianza di una maggiore centralità del settore. Si posiziona al terzo posto, la provincia di Como, con una incidenza del 3,9%. A livello di macro-ripartizione, è il Mezzogiorno a presentare la maggiore rilevanza relativa del comparto (0,31% dell'export totale), a fronte di valori decisamente più contenuti nel Centro e nel Nord.

Cantieristica: il 50% dell'export nazionale si concentra a Trieste, Lucca e La Spezia

Il quadro territoriale della cantieristica è decisamente diverso, caratterizzato da una forte concentrazione delle esportazioni in pochi poli industriali ad alta specializzazione. In termini assoluti, Trieste si conferma al vertice con 2,6 miliardi di euro, seguita da Lucca (1,3 miliardi di euro), La Spezia (1,2 milioni di euro) e Gorizia (1,0 milione di euro), che sono tra i principali centri nevralgici dell'industria navale italiana. La reale intensità del settore emerge soprattutto osservando le incidenze sull'export provinciale: in province come La Spezia (61,6%), Palermo (50,7%), Gorizia (47,8%) e Trieste (45,7%), la cantieristica arriva a rappresentare quasi la metà, o più, delle esportazioni complessive, evidenziando una specializzazione marcata e un forte radicamento produttivo.

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

Anno 2025 (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	244,8	1	Vibo Valentia	15,0
2	Venezia	66,2	2	Agrigento	6,0
3	Rovigo	61,8	3	Como	3,9
4	Ancona	60,6	4	Brindisi	3,8
5	Rimini	48,7	5	Rovigo	3,7
6	Udine	36,7	6	Palermo	2,3
7	Brindisi	32,0	7	Rimini	1,7
8	Parma	31,6	8	Trapani	1,6
9	Milano	30,6	9	Verbano-Cusio-Ossola	1,5
10	Alessandria	26,8	10	Crotone	1,4
	<i>Nord-Ovest</i>	391,0		<i>Nord-Ovest</i>	0,16
	<i>Nord-Est</i>	339,9		<i>Nord-Est</i>	0,17
	<i>Centro</i>	141,3		<i>Centro</i>	0,11
	<i>Mezzogiorno</i>	201,4		<i>Mezzogiorno</i>	0,31
	ITALIA	1.083,7		ITALIA	0,17
CANTIERISTICA					
Valori assoluti			Incidenza sul totale delle esportazioni provinciali		
Pos.	Provincia	Milioni di euro	Pos.	Provincia	Quote %
1	Trieste	2.631	1	La Spezia	61,6
2	Lucca	1.289	2	Palermo	50,7
3	La Spezia	1.165	3	Gorizia	47,8
4	Gorizia	1.030	4	Trieste	45,7
5	Genova	837,0	5	Lucca	23,9
6	Ancona	708,3	6	Genova	17,0
7	Palermo	455,9	7	Sassari	16,9
8	Massa-Carrara	445,0	8	Ancona	15,6
9	Forlì-Cesena	381,7	9	Massa-Carrara	14,1
10	Rimini	320,26	10	Catanzaro	13,4
	<i>Nord-Ovest</i>	2.606,4		<i>Nord-Ovest</i>	1,09
	<i>Nord-Est</i>	4.581,2		<i>Nord-Est</i>	2,32
	<i>Centro</i>	2.565,0		<i>Centro</i>	1,95
	<i>Mezzogiorno</i>	596,7		<i>Mezzogiorno</i>	0,93
	ITALIA	10.360,4		ITALIA	1,61

Fonte: elaborazioni Centro Studi delle Camere di commercio Guglielmo Tagliacarne – Unioncamere – Ossermare su dati Istat

*I prodotti ittici
italiani stano
conquistando nuove
fette di mercato*

Tra le macro-ripartizioni, il Nord-Est si conferma il polo principale, con 4,6 miliardi di euro di export, valore di gran lunga superiore a quello delle altre ripartizioni. Il Nord-Ovest ed il Centro seguono con valori significativi ma più contenuti, in entrambi i casi si superano i 2,5 miliardi, mentre si attesta a 596,7 milioni il valore dell'export delle regioni meridionali, con casi di forte specializzazione locale, come Palermo e Sassari, dove il peso delle esportazioni del settore sull'economia territoriale è particolarmente elevato (pari, nell'ordine, al 50,7% e al 16,9%).

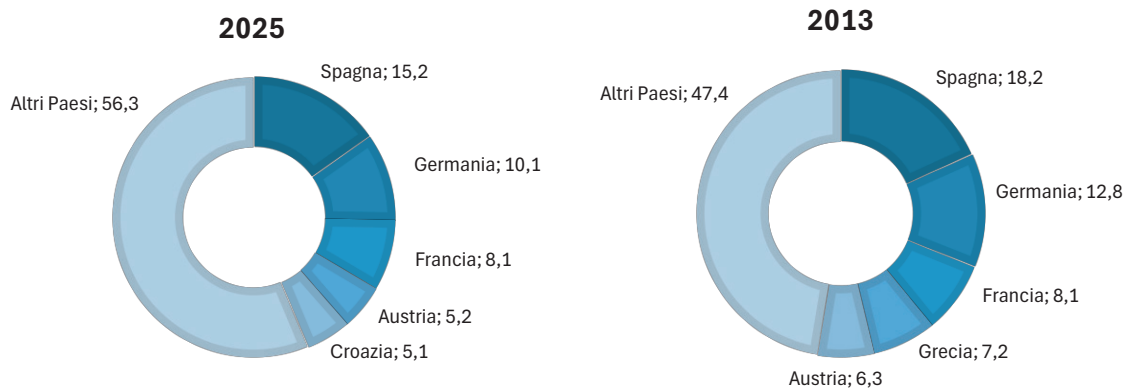
Dal confronto della configurazione dei mercati di sbocco del settore ittico nel 2013 e nel 2025 si evince una minore dipendenza dai mercati tradizionali e una diffusione mondiale più capillare, con i partner storici che arretrano leggermente per fare spazio a nuovi acquirenti.

Nel 2025 la Spagna resta la destinazione numero uno dei prodotti ittici italiani, con il 15,2% dell'export, quota però in calo rispetto al 18,2% del 2013. Stessa dinamica si osserva per la Germania, la cui quota di export passa dal 12,8% del 2013 al 10,1% del 2025, pur rimanendo il secondo mercato più importante, mentre continua a collocarsi al terzo posto, mantenendo la propria quota attorno all'8%, la Francia.

Rimane tra i primi cinque mercati di destinazione l'Austria, che vale il 5,2% del nostro export ittico nel 2025 (era il 6,3% nel 2013), seguita dalla Croazia (5,1%), che aveva già acquisito posizioni nell'anno precedente.

Ma la prova del cambiamento è la frammentazione positiva del mercato, con un aumento significativo della voce "Altri Paesi", che nel 2025 raggiunge il 56,3%, a fronte del 47,4% del 2013. Ben 9 punti percentuali in più che mostrano come i prodotti ittici italiani stiano conquistando nuove fette di mercato, con un conseguente minor peso dei mercati tradizionali.

I principali mercati di sbocco delle esportazioni del settore ittico
Anni 2025 e 2013 (composizione %)



Fonte: elaborazioni Centro Studi delle Camere di commercio Guglielmo Tagliacarne – Unioncamere – OsserMare su dati Istat

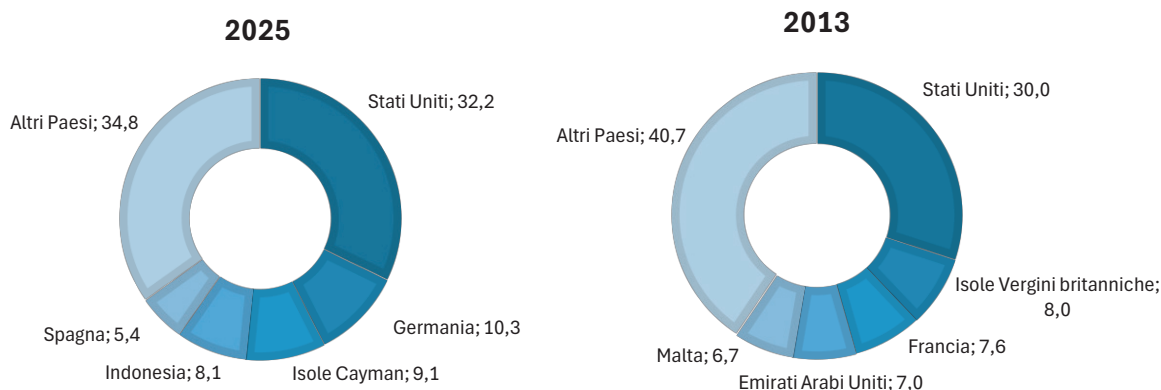
*Gli Stati Uniti
il primo partner
commerciale per la
cantieristica italiana*

Per la cantieristica navale italiana, gli Stati Uniti si confermano anche nel 2025 il principale mercato di sbocco, con il 32,2% delle esportazioni italiane del settore, quota in crescita rispetto al 30% del 2013. Un primato solido, che si inserisce però in un contesto di progressiva ridefinizione della geografia commerciale del settore.

Accanto al mercato statunitense, infatti, si affermano nuovi poli di destinazione, a testimonianza dell'elevata attrattività internazionale della cantieristica italiana e della sua capacità di espandere i propri orizzonti commerciali. È centrale il salto della Germania, capace di generare un ritorno economico nell'ordine del miliardo di euro per il settore nel 2025, valore dell'export che non raggiungeva i 25 milioni nel 2024 e ben al di sopra degli importi dell'ultimo decennio, arrivando a racchiudere oltre il 10% dell'export complessivo del settore e posizionandosi come secondo partner commerciale. Si collocano al terzo posto le Isole Cayman, con il 9,1% delle esportazioni, mentre conquista il quarto posto l'Indonesia. L'export verso quest'ultima passa da circa 1,4 milioni di euro a oltre 837 milioni in un anno (8,1% del totale), diventando un mercato di primaria importanza per la cantieristica navale italiana. Segue al quinto posto la Spagna, con una quota del 5,4%.

Si riduce il peso della voce "Altri Paesi", che passa dal 40,7% del 2013 al 34,8% del 2025.

I principali mercati di sbocco delle esportazioni del settore cantieristico
Anni 2025 e 2013 (composizione %)



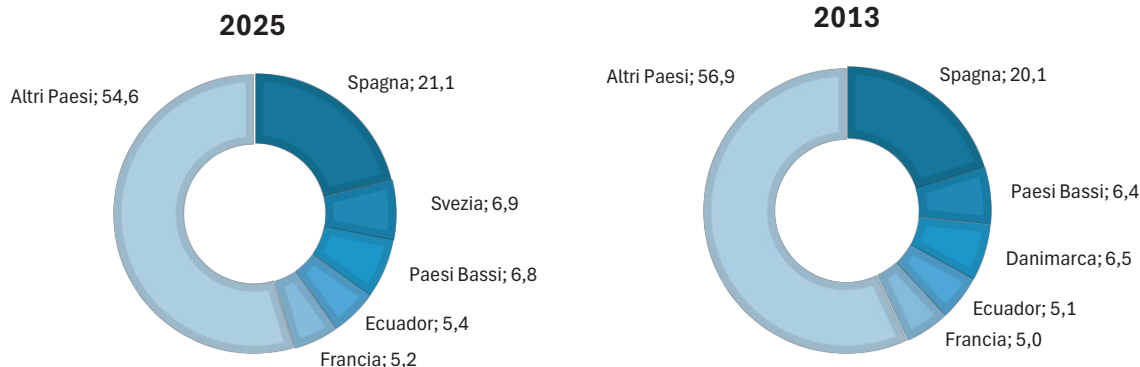
Fonte: elaborazioni Centro Studi delle Camere di commercio Guglielmo Tagliacarne – Unioncamere – Ossermare su dati Istat

La natura globalizzata e frammentata degli approvvigionamenti di prodotti ittici

La lettura dei mercati di approvvigionamento di prodotti ittici nel 2025 ribadisce ancora una volta la Spagna come primo fornitore assoluto per l'Italia, arrivando a coprire il 21,1% delle importazioni, quota in aumento rispetto al 2013 (era pari al 20,1%) ma in flessione rispetto al 2024 (22,4%), segnale di una parziale ricomposizione dei flussi. Dinamiche analoghe si riscontrano per Svezia e Paesi Bassi, altri fornitori chiave per il mercato italiano, in continuità con quanto osservato nel 2024: da questi arriva, rispettivamente, il 6,9% ed il 6,8% delle importazioni ittiche dell'anno. Nell'ambito dell'Unione Europea, anche la Francia mantiene un ruolo rilevante, mercato che va a soddisfare il 5,2% degli ordini. Tra i fornitori extra-UE si distingue l'Ecuador, che racchiude il 5,4% del totale import del 2025.

Rimane predominante la categoria "Altri Paesi", che rappresenta il 54,6% delle importazioni complessive. Un dato che riflette la natura fortemente globalizzata e frammentata degli approvvigionamenti ittici del nostro Paese.

I principali mercati di approvvigionamento delle importazioni settore ittico Anni 2025 e 2013 (composizione %)



Fonte: elaborazioni Centro Studi delle Camere di commercio Guglielmo Tagliacarne – Unioncamere – OsserMare su dati Istat

*Import caratteristica:
la Spagna è il primo
fornitore nel 2025*

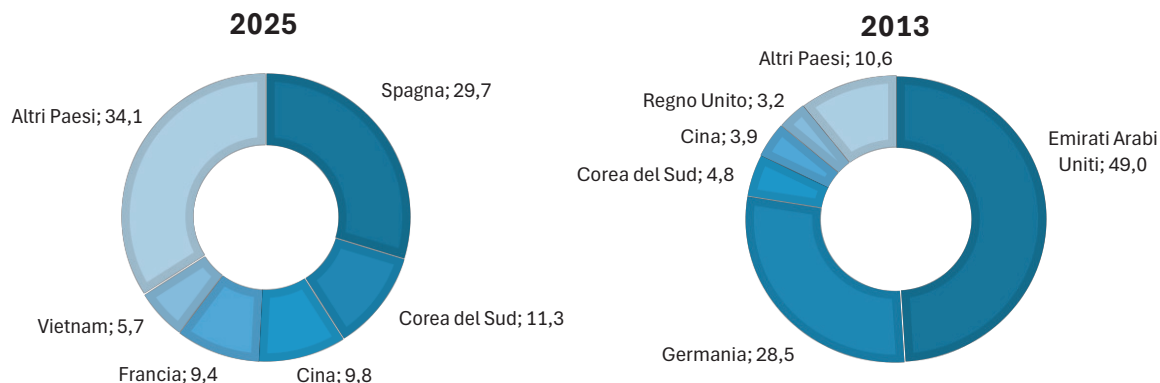
*Si rafforzano i legami
con i mercati asiatici*

Emergono cambiamenti più marcati sul fronte dei mercati di approvvigionamento della cantieristica, in una logica di diversificazione e ampliamento delle fonti di fornitura.

Nel 2025 la Spagna diventa il primo paese di origine delle importazioni italiane, con quasi un terzo dell'import totale del settore (29,7%). Altro partner commerciale europeo di riferimento è la Francia, da cui arriva il 9,4% degli ordini all'estero.

Si rafforzano in modo significativo i rapporti con l'Asia orientale. La Corea del Sud e la Cina racchiudono rispettivamente l'11,3% ed il 9,8% delle importazioni, a cui si aggiunge un altro mercato asiatico, il Vietnam, con un altro 5,7%, che chiude la classifica delle prime cinque aree di approvvigionamento.

I principali mercati di approvvigionamento delle importazioni del settore cantieristico Anni 2025 e 2013 (composizione %)



Fonte: elaborazioni Centro Studi delle Camere di commercio Guglielmo Tagliacarne – Unioncamere – OsserMare su dati Istat

BOX – Cantieristica, l'eccellenza italiana conquista il mondo

La cantieristica rappresenta uno dei comparti più dinamici e strategici della manifattura italiana, caratterizzato da un'elevata complessità tecnologica, una forte proiezione internazionale e una capacità competitiva che colloca stabilmente il nostro Paese tra i primi produttori mondiali di unità navali e imbarcazioni da diporto ad alto valore aggiunto.

L'analisi della serie storica delle esportazioni nel periodo 2011 - 2025 consente di cogliere in modo chiaro le trasformazioni che hanno interessato il settore. Le esportazioni complessive sono passate dai 3,6 miliardi di euro del 2011 ai 10,4 miliardi del 2025, registrando un aumento di quasi sette miliardi. In termini percentuali si tratta di una crescita del 184,2%, che doppia ampiamente quella registrata per il totale economia (+71,1%).

Indubbiamente il settore mostra una elevata capacità di reagire agli shock congiunturali. Dopo il rallentamento del triennio 2011 - 2013, conseguente agli effetti della crisi globale, infatti, le esportazioni sono tornate a crescere stabilmente, raggiungendo già nel 2016 i 4,4 miliardi e consolidandosi tra 4,5 e 4,9 miliardi nel periodo 2017 - 2020.

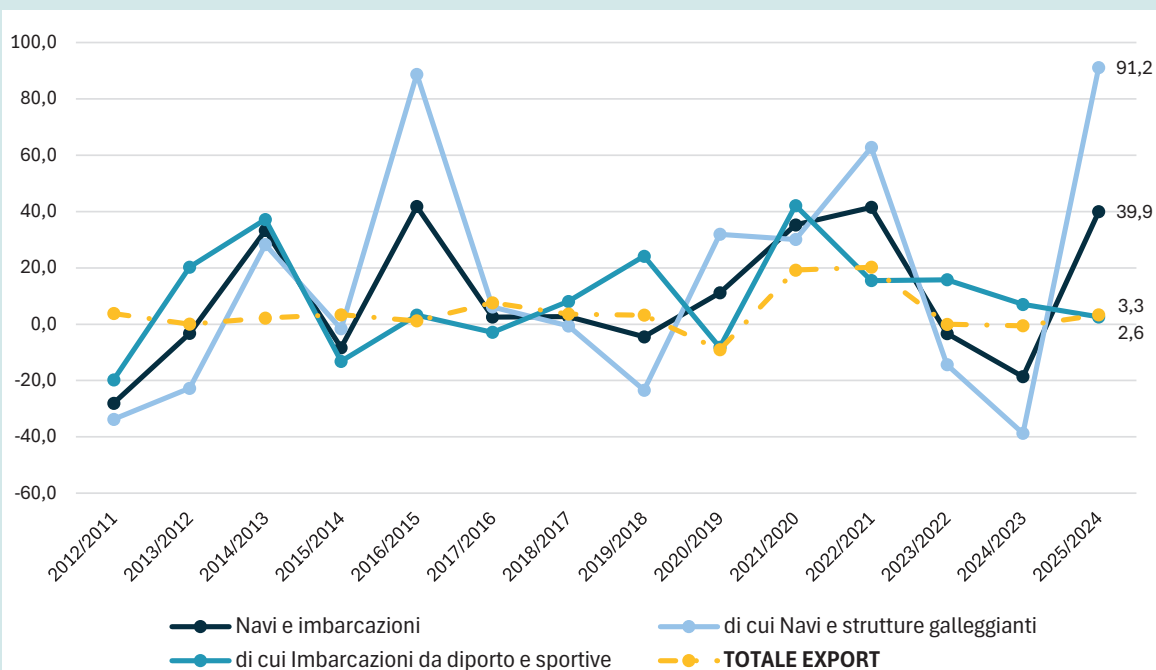
Serie storica delle esportazioni italiane della cantieristica per comparto e del totale economia Valori assoluti in miliardi di euro nel periodo 2011 – 2025

	Navi e strutture galleggianti	Imbarcazioni da diporto e sportive	TOTALE Navi e imbarcazioni	TOTALE ECONOMIA
2011	2,2	1,5	3,6	375,9
2012	1,4	1,2	2,6	390,2
2013	1,1	1,4	2,5	390,2
2014	1,4	2,0	3,4	398,9
2015	1,4	1,7	3,1	412,3
2016	2,6	1,8	4,4	417,3
2017	2,8	1,7	4,5	449,1
2018	2,8	1,8	4,6	465,3
2019	2,1	2,3	4,4	480,4
2020	2,8	2,1	4,9	436,7
2021	3,7	3,0	6,7	520,8
2022	6,0	3,5	9,4	626,2
2023	5,1	4,0	9,1	625,9
2024	3,1	4,3	7,4	622,6
2025	6,0	4,4	10,4	643,2

* I dati 2025 sono da considerarsi provvisori.

Fonte: elaborazioni Centro Studi delle Camere di commercio Guglielmo Tagliacarne – Unioncamere – Ossermare su dati Istat

Dinamica delle esportazioni italiane della cantieristica per comparto e del totale economia Variazioni percentuali annue nel periodo 2011 – 2025*



* I dati 2025 sono da considerarsi provvisori.

Fonte: elaborazioni Centro Studi delle Camere di commercio Guglielmo Tagliacarne – Unioncamere – OsserMare su dati Istat

La fase di espansione più intensa si concentra nel triennio successivo: nel 2021 l'export sale a 6,7 miliardi, nel 2022 raggiunge il massimo di 9,4 miliardi, mantenendosi su livelli elevati anche nel 2023 (9,1 miliardi). La contrazione del 2024, da ricondurre alla classe delle navi e strutture galleggianti, viene già riassorbita nel 2025, quando il valore complessivo dell'export tocca i 10,4 miliardi, superando per la prima volta la soglia dei dieci miliardi.

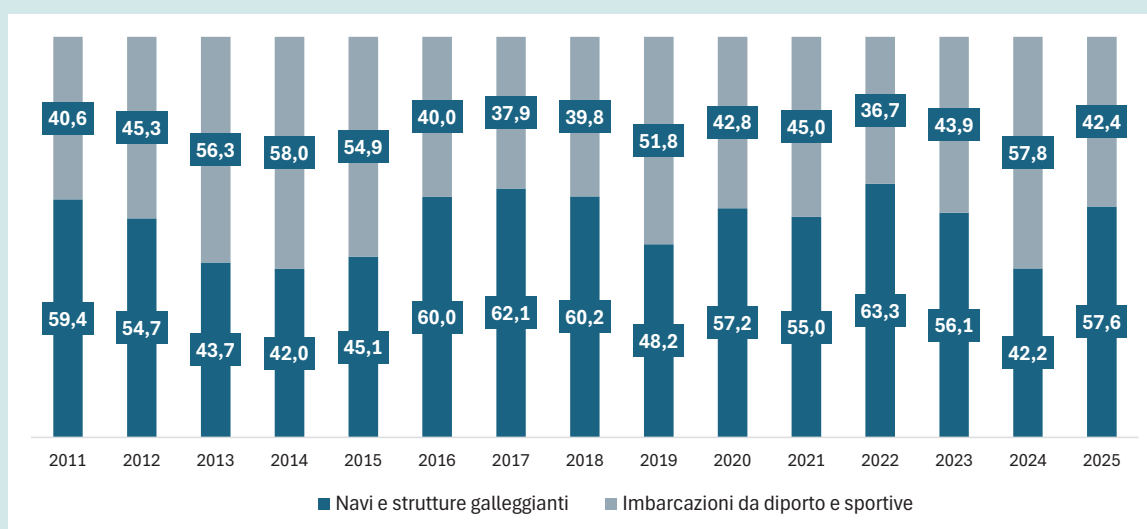
Entrambi i comparti contribuiscono alla crescita: l'Italia ha esportato, nel 2025, "navi e strutture galleggianti" per un valore di quasi 6,0 miliardi, superando leggermente l'ammontare del 2022, mentre la nautica da diporto, continuando il proprio trend di espansione, è arrivato a sfiorare i 4,4 miliardi; in entrambi i casi si tratta del massimo storico.

Il contributo della cantieristica al totale dell'export italiano riflette pienamente questa dinamica. Se nel 2011 il settore rappresentava circa l'1,0% delle esportazioni nazionali, nel 2025 la sua incidenza ha superato l'1,6%.

Nel complesso, tutti e due i comparti seguono un trend orientato alla crescita, ma se la cantieristica pesante mostra un andamento più altalenante, per via della ciclicità delle commesse pluriennali, il segmento diportistico e sportivo si distingue per uno sviluppo più regolare e costante.

Queste dinamiche spiegano la diversa composizione settoriale delle esportazioni della cantieristica negli anni. Mentre nel 2024 la classe “imbarcazioni da diporto e sportive” assorbiva il 57,8% dell’export totale della cantieristica, nel 2025 si è ridimensionato ad un più contenuto 42,4%, conseguente, evidentemente, ad una importante consegna rientrante nella classe “navi e strutture galleggianti” piuttosto che ad una minore competitività della cantieristica da diporto sui mercati internazionali, come dimostrato, del resto, dal trend positivo delle esportazioni di questo comparto anche nell’ultimo anno.

Composizione settoriale delle esportazioni italiane della cantieristica Anni 2011 – 2025* (composizioni percentuali)



* I dati 2025 sono da considerarsi provvisori.

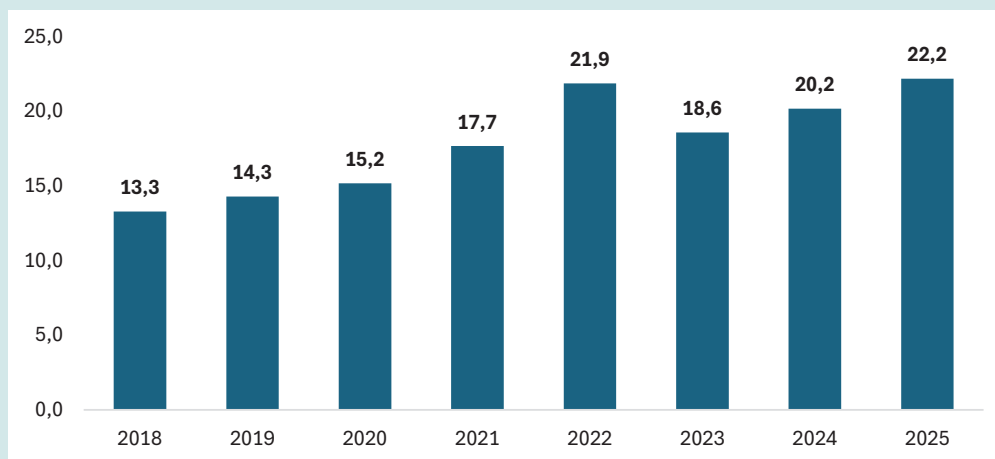
Fonte: elaborazioni Centro Studi delle Camere di commercio Guglielmo Tagliacarne – Unioncamere – Ossermare su dati Istat

Dai dati forniti dall’International Trade Centre (ITC), un’agenzia congiunta delle Nazioni Unite (attraverso UNCTAD) e dell’Organizzazione Mondiale del Commercio (WTO), si evince il progressivo rafforzamento della presenza italiana nel commercio internazionale della nautica da diporto: la quota di mercato assorbita dall’Italia si attesta al 22,2% nel 2025, in aumento rispetto al 20,2% del 2024 e superiore al precedente massimo del 21,9% registrato nel 2022, dopo la temporanea riduzione al 18,6% nel 2023.

Per quanto le esportazioni italiane in questa categoria siano arrivate a toccare il 22,2% nel 2025, il nostro Paese perde la leadership come primo esportatore mondiale nella nautica da diporto che si aggiudicava ormai da qualche anno. L’Italia si colloca comunque nel podio, al secondo posto dopo i Paesi Bassi, che arriva invece ad assorbire il 25,4% dell’export mondiale.

Andamento delle quote di mercato dell'Italia nelle esportazioni mondiali della nautica da diporto

Anni 2018 – 2025 (incidenze percentuali delle esportazioni italiane sul totale delle esportazioni mondiali del comparto)



Fonte: elaborazioni Centro Studi delle Camere di commercio Guglielmo Tagliacarne – Unioncamere – OsserMare su dati ITC

3. CAPITALE UMANO E COMPETENZE NELLE IMPRESE DELL'ECONOMIA DEL MARE TRA TRANSIZIONE GREEN E DIGITALE

L'importanza strategica delle competenze per il futuro della Blue Economy

Il capitale umano rappresenta uno dei principali fattori abilitanti per la competitività del “Sistema mare”. In un sistema produttivo articolato, che presenta una vasta gamma di attività - anche ad alta complessità tecnica -, una forte integrazione di filiera e una crescente esposizione alle trasformazioni, tecnologiche ed ambientali, le competenze non costituiscono un elemento accessorio, ma una condizione necessaria. Senza professionisti adeguatamente qualificati, ogni sforzo di modernizzazione e innovazione rischia di non tradursi in reali vantaggi competitivi.

L'importanza strategica delle competenze per il futuro della Blue Economy è ribadita anche dalla Commissione europea che, in risposta all'evoluzione delle dinamiche del mercato del lavoro e alla necessità di garantire una forza lavoro qualificata, ha pubblicato uno studio ⁴⁶ per mappare l'attuale panorama delle competenze e identificare le esigenze del futuro nei settori dell'economia blu.

Per approfondire comportamenti, investimenti e criticità delle imprese blu del nostro Paese, si analizzano in questo paragrafo i risultati di un'indagine condotta nel 2025 dal Centro Studi delle Camere di commercio Guglielmo Tagliacarne e Unioncamere che ha interessato sia imprese dell'industria che dei servizi.

Mismatch tra domanda e offerta di lavoro: un nodo strutturale per l'intera economia

Per quanto tutt'altro che immune dal problema del mismatch tra domanda e offerta di lavoro, i dati della rilevazione rivelano una maggiore resilienza del “Sistema mare”. Il 65,9% delle imprese blu segnala infatti difficoltà nel reperire figure con competenze adeguate, una percentuale leggermente inferiore al 68,4% riscontrato per il totale economia, ma comunque indicativa di una criticità diffusa.

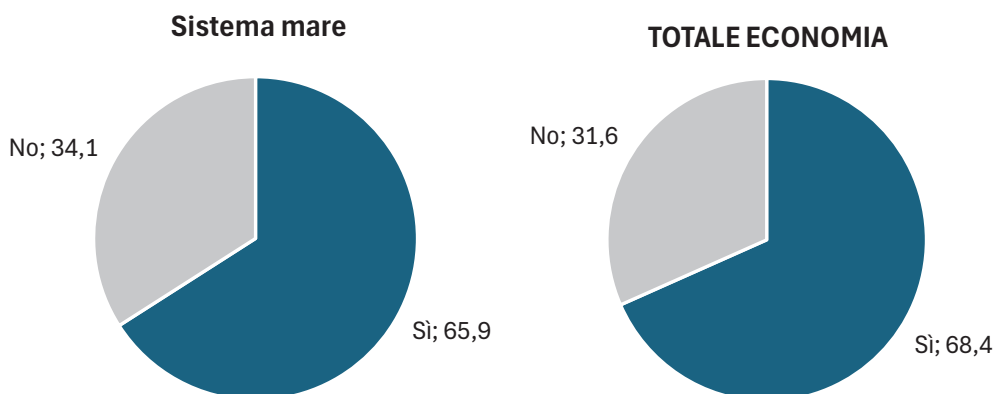
Questo differenziale, pur contenuto, assume maggior rilievo se si considera la natura delle competenze coinvolte. Le imprese dell'economia del mare risultano meno esposte alla carenza di skill strategiche per la transizione – green, STEM e digitali -, riducendo così il rischio di rallentamenti nei processi di trasformazione. Più nel dettaglio, le competenze green risultano difficili da reperire solo per il 2,2% delle imprese blu, contro il 6,4% riferito al totale economia. Quote che salgono, rispettivamente, al 2,6% e all'8,9% per le

⁴⁶ *Study to Support and Design Skills Development in the Blue Economy*, Commissione europea, Settembre 2025. Tra i principali risultati figura la strutturazione di BlueComp, un framework europeo che definisce le competenze chiave di cui lavoratori, responsabili politici e imprese hanno bisogno per rispondere alla rapida trasformazione della Blue Economy in Europa.

Le imprese blu meno esposte alla carenza di skill strategiche

competenze digitali-informatiche, essenziali per governare l'innovazione tecnologica: si attesta al 9,5% la quota di impresa blu che dichiara delle difficoltà, un valore che resta comunque inferiore al 12,6% registrato per il totale economia.

Difficoltà di reperimento di figure con competenze adeguate da parte delle imprese (composizione percentuale)



Fonte: elaborazioni Centro Studi delle Camere di commercio Guglielmo Tagliacarne – Unioncamere – OsserMare su dati Indagine Centro Studi Tagliacarne – Unioncamere, 2025

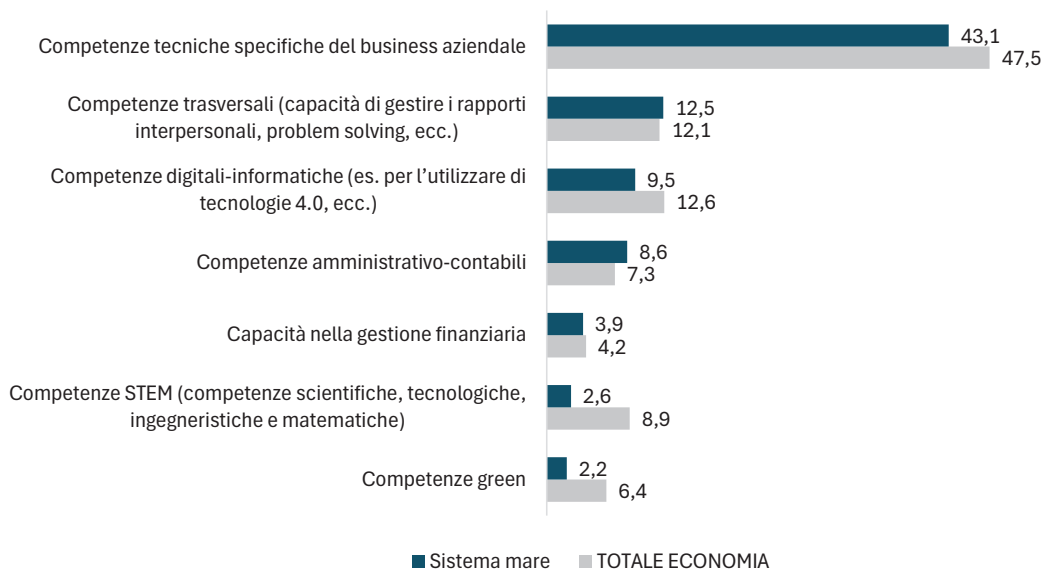
La sfida maggiore nelle competenze tecnico-specialistiche del business aziendale

Il nodo del mismatch è particolarmente evidente nel reperimento di competenze tecniche specifiche del business aziendale. Tuttavia, con un dato del 43,1%, il tessuto imprenditoriale blu appare meno in affanno rispetto all'intero sistema produttivo nazionale, per cui la difficoltà di reperimento sale al 47,5%.

Gli unici ambiti in cui le imprese blu non presentano un vantaggio rispetto al totale economia sono le competenze amministrativo-contabili (8,6% contro 7,3%) e le soft skill, come la capacità di gestire i rapporti interpersonali e il problem solving (12,5% contro 12,1%).

Di fronte a queste difficoltà, le imprese dell'economia del mare tendono ad adottare strategie di adattamento prevalentemente interne ed incrementaliste. La formazione continua e l'alternanza scuola-lavoro costituiscono le principali leve di risposta, segno di un orientamento verso il rafforzamento progressivo delle competenze esistenti. Evidenze che emergono anche per il tessuto produttivo nel suo complesso, sebbene con intensità diverse.

Competenze difficili da reperire per le imprese (valori percentuali) *



* Domanda a risposta multipla. Totale diverso da 100.

Fonte: elaborazioni Centro Studi delle Camere di commercio Guglielmo Tagliacarne – Unioncamere – OsserMare su dati Indagine Centro Studi Tagliacarne – Unioncamere, 2025

Strategie più incrementaliste che trasformative

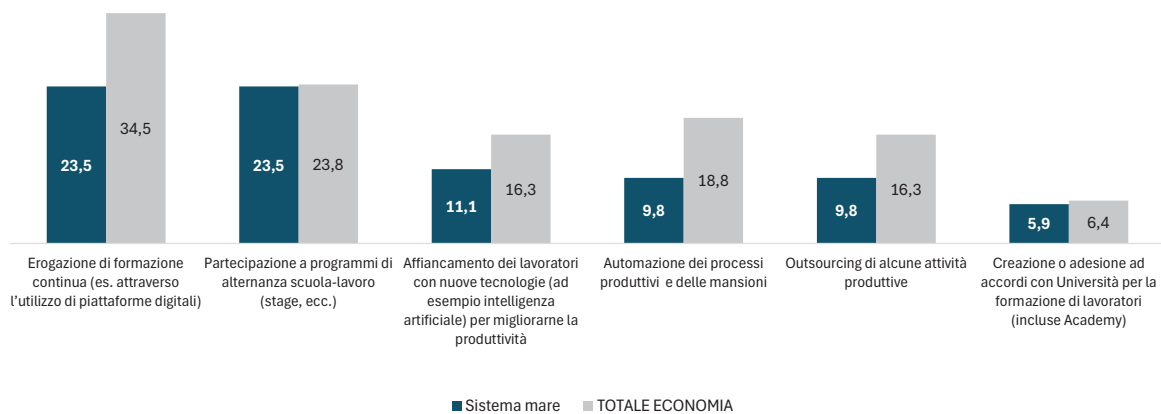
Più nel dettaglio, ha fatto ricorso all'erogazione di attività formazione continua, ad esempio attraverso l'utilizzo di piattaforme digitali, il 23,5% delle imprese del mare, quota che si attesta a un ben più elevato 34,5% per il totale economia. Si osserva un maggiore allineamento nella partecipazione ai programmi di alternanza scuola-lavoro, attivati dal 23,5% delle imprese blu, dato praticamente allineato con quello registrato per l'intero sistema produttivo (23,8%).

Risultano meno diffuse le strategie trasformative. L'affiancamento dei lavoratori con nuove tecnologie per migliorare la produttività, come l'intelligenza artificiale, riguarda l'11,1% delle imprese blu contro il 16,3% del totale economia, segnando un ritardo nell'adozione tecnologica. Lo stesso vale per l'automazione dei processi e delle mansioni e per l'outsourcing di alcune attività, entrambe meno diffuse nel "Sistema mare" rispetto al totale economia (rispettivamente, 9,8% vs 18,8% e 9,8% vs 16,3%).

La creazione o adesione ad accordi con Università rappresenta, infine, la strategia meno utilizzata in assoluto, sia nel "Sistema mare" (5,9%) sia nel totale economia (6,4%).

In sintesi, le imprese della Blue Economy tendano a reagire alla carenza di competenze principalmente attraverso strumenti tradizionali, un modello di risposta che garantisce continuità operativa, ma che rischia di rallentare l'evoluzione verso assetti più innovativi competitivi.

Strategie adottate dalle imprese per supplire la difficoltà di reperimento delle competenze (valori percentuali) *



* Domanda a risposta multipla. Totale diverso da 100.

Fonte: elaborazioni Centro Studi delle Camere di commercio Guglielmo Tagliacarne – Unioncamere – OsserMare su dati Indagine Centro Studi Tagliacarne – Unioncamere, 2025

I principali impatti sul piano economico e organizzativo

La carenza di competenze nel “Sistema mare” si traduce in primo luogo in criticità di natura organizzativa e gestionale.

La conseguenza più diffusa è l'aggravio del carico di lavoro sul personale interno, che interessa oltre la metà delle imprese blu (il 52,9%) e una quota molto simile nel totale economia. Ciò indica che, in assenza di nuove risorse, le aziende tendono a redistribuire il lavoro su chi è già operativo, con possibili effetti negativi sul benessere dei lavoratori e sull'efficienza complessiva.

Un secondo impatto rilevante è l'aumento dei costi di gestione, legato ad esempio alla ricerca e alla formazione del personale, che interessa quasi una impresa ogni tre. Questo effetto è leggermente meno marcato nel “Sistema mare” (30,7%) rispetto al totale economia (32,8%), ma resta comunque molto significativo, segnalando un aumento della pressione economica sulle imprese.

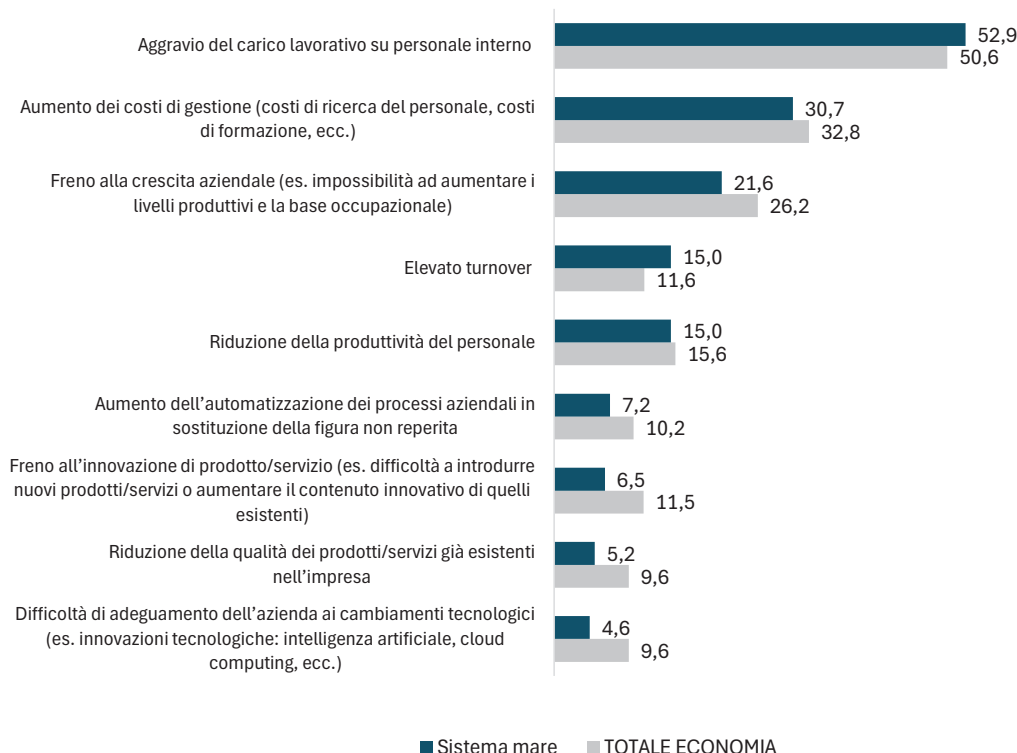
È molto importante anche il freno alla crescita aziendale: il 21,6% delle imprese del mare dichiara di non riuscire ad aumentare i livelli produttivi e la base occupazionale a causa della carenza di competenze, un valore inferiore alla media nazionale (26,2%) ma in ogni caso non trascurabile.

Rispetto al totale economia, le imprese blu mostrano una maggiore incidenza del turnover (15% vs 11,6%) e una minore propensione all'automazione (7,2% contro 10,2%), evidenziando una persistente centralità del fattore umano e una minore spinta alla sostituzione tecnologica.

Sul fronte dell'innovazione, solo il 6,5% delle imprese blu segnala tra i principali impatti un freno all'innovazione di prodotto o servizio, contro l'11,5% del totale economia, e parallelamente risultano limitate anche le difficoltà di adeguamento dell'azienda ai cambiamenti tecnologici (4,6% vs 9,6%). Questi dati possono essere interpretati come il riflesso di una minore esposizione ai processi innovativi, ma anche come segnale di un ritardo nell'adozione di tecnologie avanzate, che può rappresentare un limite nel medio-lungo termine.

Infine, la carenza di competenze incide meno nel "Sistema mare" anche nella riduzione della qualità dei prodotti e servizi (5,2% vs 9,6%).

Principali impatti per le imprese derivanti dalla difficoltà di reperire figure con competenze adeguate
(valori percentuali) *



* Domanda a risposta multipla. Totale diverso da 100.

Fonte: elaborazioni Centro Studi delle Camere di commercio Guglielmo Tagliacarne – Unioncamere – OsserMare su dati Indagine Centro Studi Tagliacarne – Unioncamere, 2025

Gli investimenti realizzati dalle imprese nel triennio 2022–2024 per rafforzare le competenze della propria forza lavoro delineano un quadro articolato.

L'intervento meno diffuso, tanto nel mare quanto nel resto dell'economia, riguarda l'ingresso di specialisti della sostenibilità ambientale. Solo l'1,3% delle imprese della Blue Economy ha introdotto queste figure, contro il pur limitato 4,3% registrato per il totale del sistema produttivo nazionale.

Rimane sotto la soglia del 10% la quota di imprese che investe in formazione per aumentare le competenze sull'intelligenza artificiale, realizzati dall'8,2% delle imprese del mare e dall'8,3% nel totale economia. Si tratta di quote contenute, che evidenziano come l'AI rappresenti ancora un ambito emergente, verso cui le imprese, in generale, si muovono con cautela.

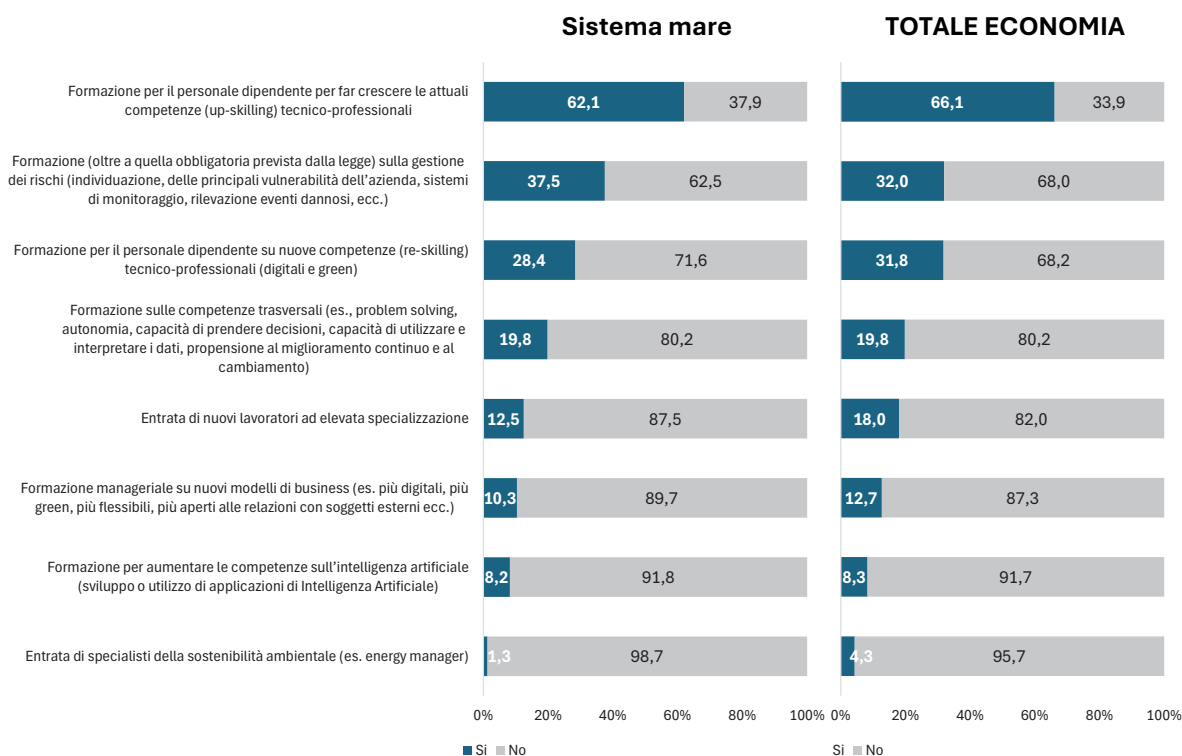
Risultano ancora limitati gli investimenti in ambiti strategici per il futuro come la formazione manageriale verso nuovi modelli di business (es. più digitali, più green), dove risulta aver investito solo il 10,3% delle imprese blu, quota che sale leggermente se si guarda al totale economia (12,7%). Si aggira intorno al 10%, altresì, la quota di imprese blu che ha investito nell'inserimento di nuovi lavoratori altamente specializzati (il 18% nel totale economia).

È pari, invece, a circa il 20% la quota di imprese, sia blu che nel sistema economico complessivo, che ha investito nella formazione sulle competenze trasversali, come problem solving, autonomia e capacità decisionale. Investimenti, quelli nelle soft skills, che riflettono il ruolo crescente che queste competenze hanno nei contesti produttivi moderni.

Ciò che emerge con chiarezza è che le imprese della Blue Economy tendono ad investire prevalentemente nel rafforzamento delle competenze esistenti piuttosto che all'introduzione di nuove. L'upskilling tecnico professionale, infatti, coinvolge il 62,1% delle imprese blu, quota che supera il 60% anche con riferimento al totale economia. Diversamente, risultano meno diffusi gli investimenti legati al re-skilling, cioè allo sviluppo di nuove competenze. È pari al 28,4% l'incidenza di imprese del mare che ha investito in questo ambito, contro una incidenza leggermente superiore nel totale economia (31,8%). Da non trascurare, poi, la quota di chi ha investito sulla formazione in tema di gestione dei rischi, che ha coinvolto il 37,5% delle imprese del mare ed il 32% delle imprese nel totale economia.

*Upskilling vs
reskilling*

**Investimenti realizzati dalle imprese nel miglioramento delle competenze della propria forza lavoro nel triennio 2022-2024
(composizione percentuale)**



Fonte: elaborazioni Centro Studi delle Camere di commercio Guglielmo Tagliacarne – Unioncamere – OsserMare su dati Indagine Centro Studi Tagliacarne – Unioncamere, 2025

*Il “Sistema mare”
nella transizione
green*

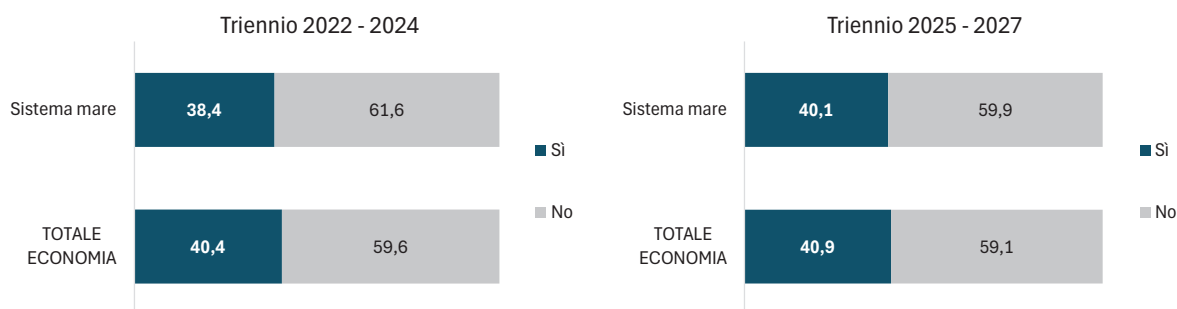
Analizzati il capitale umano e le competenze, il focus si sposta sugli investimenti ambientali, per comprendere come la Blue Economy stia accompagnando la transizione verso modelli produttivi più sostenibili. Pressioni normative, competizione internazionale e crescente attenzione degli stakeholder stanno accelerando questo percorso, imponendo alle imprese scelte sempre più strategiche e meno rinviabili.

In questo contesto, investire in processi e prodotti a minore impatto ambientale non è semplicemente una scelta tecnica, ma un indicatore della maturità strategica delle imprese: misura la loro capacità di trasformare vincoli in opportunità e di posizionarsi in un mercato sempre più orientato alla sostenibilità.

Il comportamento delle imprese rispetto agli investimenti in processi e prodotti a minore impatto ambientale mostra una sostanziale allineamento tra il “Sistema mare” e l’economia nel suo complesso. Nel triennio 2022–2024 il 38,4% delle imprese del mare ha realizzato

eco-investimenti, una quota molto vicina al 40,4% del totale economia, dati che suggeriscono come la transizione ecologica non sia più un fenomeno settoriale, ma una traiettoria diffusa e strutturale.

Imprese che hanno investito/investiranno in processi e prodotti a maggior risparmio energetico, idrico e/o minor impatto ambientale nel triennio 2022-2024 e 2025-2027 (composizione percentuale)



Fonte: elaborazioni Centro Studi delle Camere di commercio Guglielmo Tagliacarne – Unioncamere – OsserMare su dati Indagine Centro Studi Tagliacarne – Unioncamere, 2025

La sostenibilità è una traiettoria diffusa e strutturale

Tale convergenza che si riscontra anche nelle intenzioni di investimento per il 2025-2027. Più nel dettaglio, la quota di imprese intenzionate ad investire aumenta leggermente sia tra le imprese blu (40,1%) che relativamente all'intero sistema produttivo (40,9%), a conferma di come la sostenibilità sia ormai integrata nelle strategie aziendali, avanzando con un ritmo graduale. Sempre più imprese, pur non appartenendo a comparti energivori o fortemente regolati, riconoscono la necessità di adottare processi più efficienti, materiali più sostenibili o soluzioni produttive a minore impatto.

Entrando nel merito, si riscontra una forte concentrazione degli interventi nei processi produttivi. Nel triennio 2022-2024, infatti, il 73,0% delle imprese eco-investigatrici blu ha puntato su efficientamento energetico, riduzione delle emissioni e dell'impiego idrico o di materie prime, recupero di materiali e riduzione di scarti e rifiuti non riciclabili.

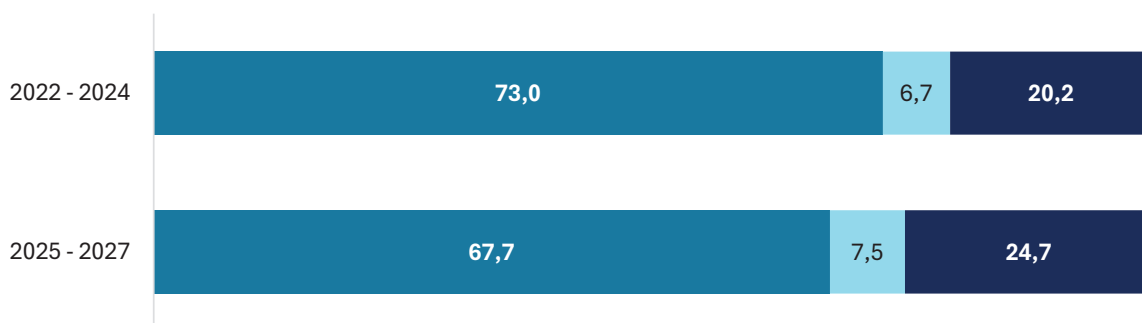
Nel periodo 2025-2027 questa quota si riduce al 67,7%, ma resta predominante. Il calo segna un progressivo riequilibrio: cresce infatti la quota di imprese che investe contemporaneamente su processi e prodotti (dal 20,2% al 24,7%), indicando un'evoluzione verso un approccio più integrato, che include eco-progettazione e un miglioramento del profilo ambientale dei prodotti. Non si tratta di un

cambiamento radicale, ma di un segnale di maturazione ed evoluzione verso modelli più sistemici.

Rimane più contenuta, anche se in crescita, la componente degli investimenti dedicati esclusivamente ai prodotti, che passa dal 6,7% nel triennio 2022–2024 al 7,5% previsto per i tre anni successivi. Si evince dunque una consapevolezza crescente che la competitività futura dipenderà anche dalla capacità di offrire prodotti e servizi che soddisfino criteri ambientali più esigenti, richiesti sia dai mercati sia dai framework regolatori.

Ad ogni modo, l'innovazione entra nelle imprese prevalentemente incorporata con interventi in fase produttiva, con l'introduzione di nuovi macchinari e tecnologie “chiavi in mano” che vanno solo implementate, piuttosto che con innovazioni di prodotto, che richiedono tempi più lunghi, competenze avanzate e una maggiore integrazione lungo le filiere, elementi che ne rallentano la diffusione.

Tipologie di eco-investimenti realizzati dalle imprese dell'economia del mare eco-investigatrici (composizione percentuale)



- Nei processi produttivi (efficientamento energetico, riduzione di emissioni, riduzione impiego idrico o di materie prime, utilizzo materie prime seconde riduzione scarti di produzione, riduzione rifiuti non riciclabili)
- Nei prodotti (ecoprogettazione, miglioramento del profilo ambientale dei prodotti e dell'imballaggio, pensati in un'ottica di economia circolare, ecc.)
- Nei processi produttivi e nei prodotti

Fonte: elaborazioni Centro Studi delle Camere di commercio Guglielmo Tagliacarne – Unioncamere – OsserMare su dati Indagine Centro Studi Tagliacarne – Unioncamere, 2025

Il ritardo delle imprese blu nelle tecnologie 4.0

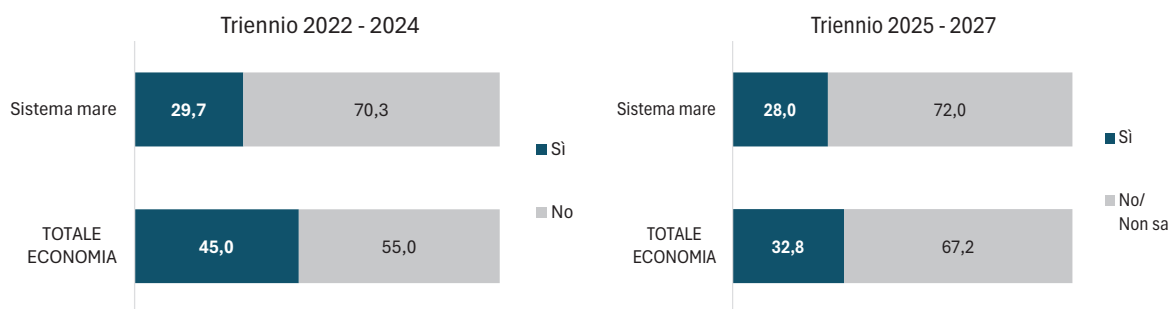
La trasformazione digitale rappresenta l'altro grande pilastro della transizione in corso. Analizzare il livello di diffusione delle tecnologie 4.0 consente di cogliere non solo il grado di maturità digitale delle imprese del mare, ma anche la loro capacità di accompagnare e affrontare la più ampia transizione in atto.

I dati evidenziano un divario significativo tra il “Sistema mare” e il tessuto produttivo nel suo complesso. Nel triennio 2022–2024, soltanto il 29,7% delle imprese blu ha introdotto strumenti riconducibili alla digitalizzazione avanzata, contro il 45,0% del totale economia. Di conseguenza, oltre il 70% delle imprese blu non ha effettuato alcun investimento.

Le prospettive per il periodo 2025–2027 non indicano una svolta netta. Solo il 28,0% delle imprese del mare dichiara l'intenzione di adottare tecnologie 4.0, un valore ancora inferiore al 32,8% osservato per l'intera economia.

La trasformazione digitale del “Sistema mare” procede quindi secondo ritmi più gradualmente. Del resto, le imprese che hanno intrapreso il percorso 4.0 sono tipicamente quelle più integrate nelle catene internazionali del valore e più strutturate. A parte i grandi della cantieristica e della logistica, gran parte del tessuto produttivo blu è composto invece da piccole e medie imprese, realtà che dispongono di risorse finanziarie e organizzative più limitate, e tendono quindi a percepire gli investimenti in digitale come rischiosi, soprattutto quando i ritorni non sono immediati o facilmente misurabili.

Imprese che hanno adottato/adotteranno tecnologie digitali 4.0 nel triennio 2022-2024 e 2025-2027
(composizione percentuale)



Fonte: elaborazioni Centro Studi delle Camere di commercio Guglielmo Tagliacarne – Unioncamere – OsseMare su dati Indagine Centro Studi Tagliacarne – Unioncamere, 2025

L'impatto principale dell'adozione di tecnologie 4.0 da parte delle imprese blu riguarda l'organizzazione interna dell'azienda e dei processi produttivi, che coinvolge il 59,6% delle attività (il 66,6% per il totale economia). Si tratta però di un cambiamento incrementale: la digitalizzazione migliora tracciabilità, efficienza e gestione

La digitalizzazione migliora, in primis, la gestione operativa e la visibilità delle imprese

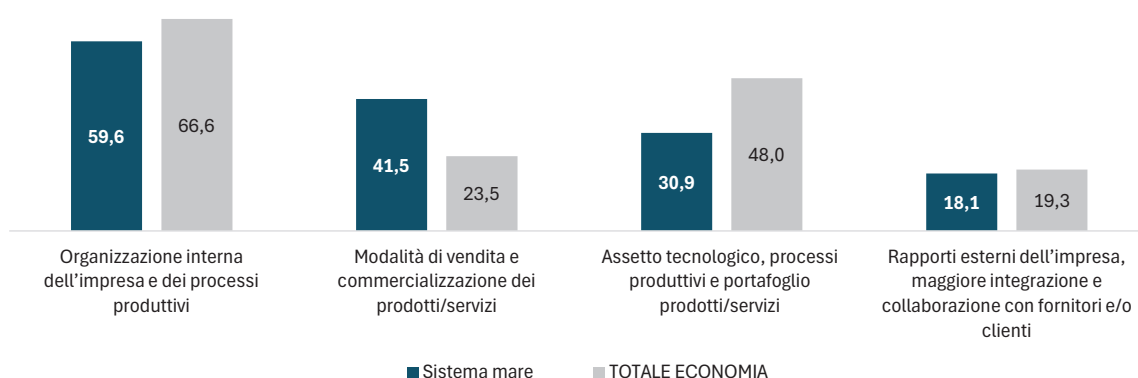
operativa, ma più difficilmente si traduce in una riprogettazione radicale.

È particolarmente significativo il dato relativo all'impatto sulle modalità di vendita e commercializzazione dei prodotti o servizi, segnalato dal 41,5% delle imprese blu, quasi il doppio rispetto al valore riferito all'intera economia (23,5%). Questo evidenzia una chiara direttrice di trasformazione: le imprese del mare, più che trasformare il core operativo, utilizzano il digitale soprattutto per rafforzare la relazione con il mercato, migliorare i servizi e aumentare la propria visibilità.

Resta più limitato rispetto al totale economia, in linea con quanto già emerso sopra, l'impatto sugli assetti tecnologici e sul portafoglio di prodotti e servizi (30,9% contro 48,0%): l'innovazione in questi ambiti richiede investimenti rilevanti e tempi lunghi compatibili con un tessuto produttivo più strutturato, e procede di conseguenza più lentamente nel contesto mare.

Per quanto riguarda, infine, l'impatto sui rapporti esterni dell'impresa, la maggiore integrazione e collaborazione con fornitori e clienti, il dato del "Sistema mare" (18,1%) è molto vicino a quello dell'economia complessiva (19,3%).

Ambiti strategici di impatto che le tecnologie 4.0 hanno o avranno sulle imprese che le utilizzano
(valori percentuali) *



* Domanda a risposta multipla. Totale diverso da 100.

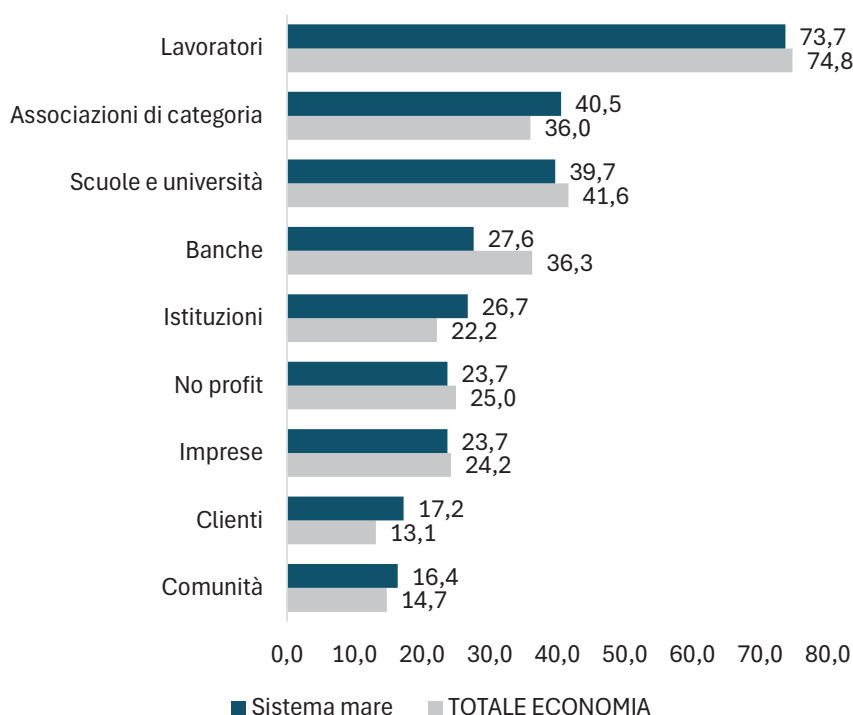
Fonte: elaborazioni Centro Studi delle Camere di commercio Guglielmo Tagliacarne – Unioncamere – OsserMare su dati Indagine Centro Studi Tagliacarne – Unioncamere, 2025

*Un modello
organizzativo
fortemente
relazionale*

Il quadro delle relazioni attivate dalle imprese blu evidenzia un modello organizzativo fortemente relazionale, basato su reti collaborative articolate ed eterogenee che ne rafforzano il proprio posizionamento.

Il primo punto fermo è il rapporto con i lavoratori: il 73,7% delle imprese blu ha svolto attività per migliorare le relazioni con i propri dipendenti, molto vicino al 74,8% rilevato per il totale economia, a conferma che l'attenzione verso il coinvolgimento del personale, la partecipazione interna e la qualità delle relazioni di lavoro rappresenta una priorità trasversale, leva essenziale per garantire continuità, efficienza e capacità di adattamento.

Pratiche adottate dalle imprese per migliorare la qualità delle relazioni di filiera e il posizionamento competitivo dell'impresa
(incidenze % sul totale imprese)



Fonte: elaborazioni Centro Studi delle Camere di commercio Guglielmo Tagliacarne – Unioncamere – OsserMare su dati Indagine Centro Studi Tagliacarne – Unioncamere, 2025

Un forte legame con il territorio

Le differenze emergono maggiormente nelle relazioni esterne. In particolare, le imprese del “Sistema mare” hanno sviluppato attività coesive sempre in misura maggiore rispetto al totale economia, soprattutto verso le associazioni di categoria (40,5% contro 36,0%) e le istituzioni (26,7% contro 22,2%), confermando un forte radicamento in un contesto regolato e istituzionalmente denso. In questo scenario, la collaborazione non è solo un’opzione, ma una condizione operativa: serve per orientarsi nelle normative, accedere alle infrastrutture e partecipare ai processi decisionali. È più marcata anche la relazione con i clienti (17,2% contro 13,1%), segnale di una forte attenzione alla loro soddisfazione. Il maggior coinvolgimento con la comunità locale (16,4% contro 14,7%) riflette poi il legame più diretto con il territorio.

In altri ambiti, invece, la Blue Economy mostra valori più contenuti rispetto alla media del tessuto produttivo. È il caso, principalmente, dei rapporti con il sistema bancario (27,6% contro 36,3%) e, in misura minore, con il no profit (23,7% contro 25,0%). La collaborazione con scuole e università si mantiene, invece, su livelli significativi e pressoché allineati con il totale economia: il 39,7% delle imprese del mare svolge attività per migliorare le relazioni con il sistema formativo, valore molto vicino al 41,6% complessivo.

Nel complesso, il “Sistema mare” presenta un profilo di relazione articolato e orientato al rafforzamento del proprio ecosistema: più vicino alle istituzioni, più attivo nel dialogo con le associazioni e i clienti, più radicato nella comunità, pur mantenendo un legame forte con i lavoratori e un impegno costante nelle collaborazioni educative. Questo insieme di relazioni costituisce una componente fondamentale della competitività del settore, perché riflette la capacità delle imprese di muoversi all’interno di reti complesse e di mobilitare attori diversi per sostenere innovazione, resilienza e crescita.

NOTA METODOLOGICA SULLA DELIMITAZIONE TERRITORIALE DELL'INFLUENZA DEL MARE

La determinazione del valore economico dell'economia del mare ha, fra le sue componenti fondamentali, l'identificazione del perimetro territoriale entro le quali alcune attività economiche (ad esempio quelle turistiche) possono essere considerate connesse o meno al concetto di mare. Tale esercizio nel nostro Paese (ma anche in altri come i Paesi Bassi) appare abbastanza complesso e necessariamente comporta l'adozione di scelte che, sovente, sono di compromesso.

Si prenda, ad esempio, il caso di Roma Capitale. Il comune è, senza ombra di dubbio, da considerarsi litoraneo in quanto i suoi confini toccano il mare (una località come Ostia che spesso si ritiene sia un comune autonomo è in realtà parte integrante del comune capitolino e più in particolare del Municipio X). Ma si tratta di un comune talmente esteso (circa 1.300 kmq di superficie) che appare difficile pensare che tutto il territorio di Roma possa essere considerato egualmente influenzato dalla presenza del mare, ovvero che tutto il turismo del territorio possa essere classificabile come turismo marino⁴⁷, trattandosi, tra l'altro, di un mare largamente destinato ai residenti. Più corretto sarebbe quindi, nel caso di Roma (ma anche di altri grandi comuni bagnati dal mare), limitarsi a considerare come beneficiarie dal mare solo singole porzioni del territorio, come può essere, ad esempio, il già richiamato Municipio X della Capitale. Ovviamente, però, il considerare solo una frazione del comune ha delle conseguenze sul livello di disponibilità dei dati statistici a disposizione per la produzione delle stime visto che una disponibilità di dati intra comunali passa inevitabilmente per operazioni di georeferenziazione degli indirizzi con aggravio di costi e tempi per la produzione dell'informazione. Esiste, peraltro, anche una situazione opposta (e decisamente più diffusa), ossia comuni che non toccano almeno amministrativamente il mare, ma che difficilmente possono non essere considerati come fortemente influenzati dal mare. Alcuni esempi concreti che possono essere fatti sono comuni della città metropolitana di Napoli e della provincia di Salerno, quali Pompei, San Giorgio a Cremano e Cava dei Tirreni, che non toccano il mare, ma che sono molto prossimi allo stesso trovandosi a circa 3-4 km dallo stesso. Pertanto, appare evidente che il considerare solo i comuni litoranei può portare sia ad una sopravvalutazione del fenomeno dell'economia, ma anche ad una sottovalutazione.

Per porre rimedio al secondo dei fenomeni descritti (ossia i comuni non litoranei ma, tutto sommato, definibili marini) sono stati definiti, a livello comunitario, due concetti ben distinti normati dal Regolamento UE 2017/2391 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 dicembre 2017, che modifica il regolamento (CE) n. 1059/2003. Tale Regolamento introduce due concetti territoriali riconducibili al mare: le regioni costiere (*coastal regions*) e le aree costiere (*coastal areas*). Le regioni costiere sono definite a livello NUTS3 (ovvero per quanto concerne l'Italia a livello di province, province autonome e città metropolitane). Seguendo la

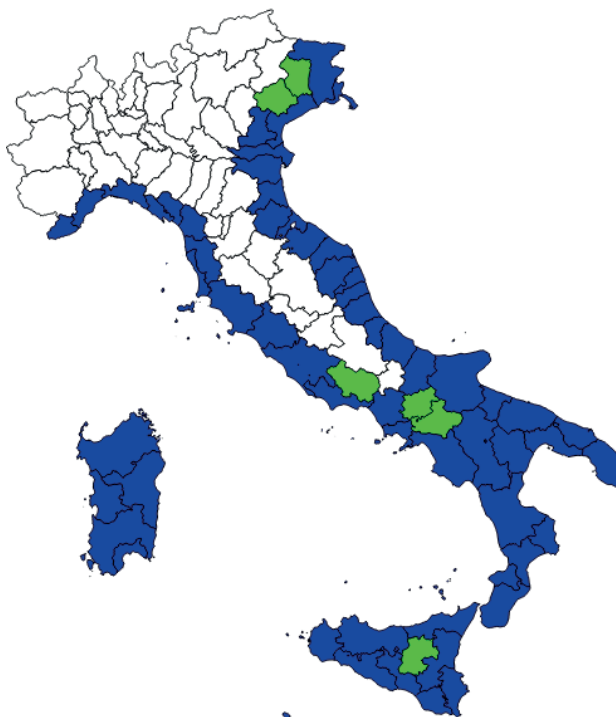
⁴⁷ Ad esempio, fra la località di Castelverde (estrema periferia est di Roma) e il Lido di Ostia corrono oltre 50 km di distanza.

classificazione europea dei territori NUTS entrata in vigore il 1° gennaio 2024, nell'Unione Europea vi sono 340 regioni costiere che a loro volta si suddividono in tre specifiche categorie:

- regioni di livello NUTS 3 con un confine marittimo (linea costiera);
- le regioni di livello NUTS 3 la cui popolazione si trovi entro 50 km dalla costa, in base ai dati demografici per celle di 1 km²;
- la regione di livello NUTS 3 di Hamburg in Germania;

In Italia, se si tiene conto del perimetro amministrativo vigente al 31 dicembre 2025 basato su 107 province, si possono identificare 66 regioni costiere. Di queste, 60 hanno un confine sul mare mentre le altre sei hanno una massa di popolazione molto consistente in prossimità delle acque (cfr. Fig.1). L'altro concetto, come si diceva, è quello di *coastal areas*. In questi casi si ragiona in termini di LAU (*Local Administrative Unit*) che, nel caso dell'Italia, sono i comuni. Ricadono nella definizione di area costiera o zona costiera tutti quei comuni che sono confinanti con il mare o prossimi allo stesso. Con il concetto di prossimità Eurostat definisce quei comuni che hanno almeno il 50% della loro superficie entro una distanza massima di 10 km dal mare tenendo conto di alcune situazioni particolari che si trovano in Europa come, ad esempio, i IJsselmeer dei Paesi Bassi (ma anche gli estuari del Regno Unito e i fiordi norvegesi, per fare due esempi di nazioni non aderenti all'Unione Europea).

Fig. 1 - Le province italiane classificate secondo il criterio delle regioni costiere (in blu le province con un confine sul mare e in verde quelle che hanno almeno il 50% di popolazione entro i 50 km dalla linea costiera)



Fonte: elaborazioni Centro Studi delle Camere di Commercio Guglielmo Tagliacarne su dati Eurostat

Utilizzando la definizione sopra riportata, e sulla base della nuova perimetrazione delle LAU validata ai fini del riconoscimento dell'essere o meno coastal area relativa all'anno 2024⁴⁸, si evince come 8.935 LAU sono bagnate dal mare o hanno almeno il 50% della loro superficie entro 10 km dal mare. Pertanto, circa il 9,4% di tutte le LAU sono da considerarsi zone costiere con una quota che varia (nell'ambito dei paesi bagnati dal mare) dallo 0,5% in Romania al 100,0% di Malta. Le zone costiere sono maggiormente abitate rispetto a quelle non costiere visto che in queste zone abita oltre il 21% della popolazione dei paesi dell'Unione con una densità di 168,3 abitanti per kmq contro i 97,5 delle zone non costiere. Per quanto concerne l'Italia, al 1° gennaio 2026 esistevano 645 comuni litoranei a cui si aggiungevano altre 523 LAU considerate zone costiere, per un totale quindi di 1.168 comuni che si possono definire, in qualche modo, caratterizzati dalla risorsa mare. E si tratta di comuni particolarmente rilevanti in termini demografici visto che, all'interno del complesso di questi 1.168 comuni, vivevano a fine 2025 20.124.392 abitanti, vale a dire 29.442 abitanti in meno rispetto a quelli che risultavano 365 giorni prima. Negli ultimi anni (diciamo a partire dal 2019, ovvero l'anno in cui il censimento demografico ha assunto carattere permanente), la tendenza della popolazione delle zone costiere è stata quella di una contrazione più marcata rispetto al resto del paese. Fra il 1° gennaio 2019 e il 1° gennaio 2026 la popolazione che vive in prossimità del mare è diminuita dell'1,8% a fronte dell'1,5% medio nazionale e fra 1° gennaio 2025 e il 1° gennaio dell'anno successivo la popolazione vicino al mare è diminuita sia pure di poco mentre quella più lontana ha avuto un sia pure debolissimo segno positivo. Ma cosa significa allargare il perimetro dai comuni litoranei in senso stretto a quelli definibili come zona costiera. Significa, almeno per quel che concerne alcune regioni, ampliare sensibilmente il raggio della popolazione (e quindi il potenziale economico attribuibile al mare) classificabile come marina. In particolare, a beneficiare di questa variazione di assetto è il Veneto che passa (secondo la popolazione al 31 dicembre 2025) da 403.745 a 777.381 abitanti, la Campania che aumenta da 2.050.866 a 3.093.085 e il Friuli-Venezia Giulia che passa da 272.887 a 375.001 abitanti.

L'operazione di ampliamento da comune litoraneo a zona costiera consente di recuperare alcuni comuni di notevole dimensione demografica (e presumibilmente anche economica). Vengono, infatti, recuperati 183 territori con più di 5.000 residenti al 31 dicembre 2024; quelli maggiormente rilevanti si collocano nel Centro-Sud, ed in particolare, nella città metropolitana di Napoli (Casoria, Marano di Napoli, Casalnuovo di Napoli, San Giorgio a Cremano e Quarto), in provincia di Latina (Aprilia), in provincia di Salerno (Cava de' Tirreni e Scafati) e nella città metropolitana di Catania (Misterbianco). A cui si aggiunge la veneziana San Donà di Piave. Tutti comuni caratterizzati dall'aver una popolazione che supera i 40.000 residenti.

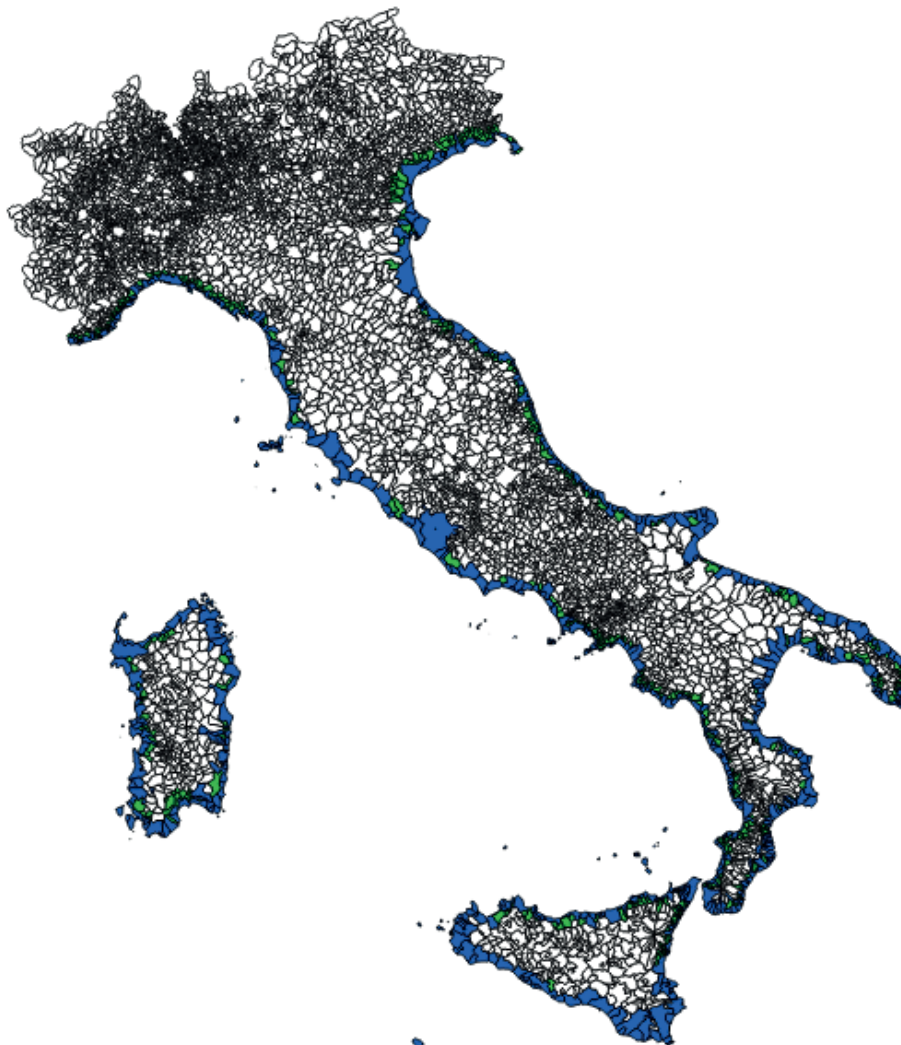
⁴⁸ La versione 2025 presenta ancora diverse lacune in merito al riconoscimento di coastal area.

Tab. 1 - Popolazione residente al 31 dicembre 2025 nei comuni litoranei e nelle zone costiere per regione

REGIONI	RESIDENTI IN ZONE COSTIERE	RESIDENTI IN COMUNI LITORANEI	VARIAZIONE % FRA ZONE COSTIERE E COMUNI LITORANEI
Piemonte	0	0	0,0
Valle d'Aosta/Vallée d'Aoste	0	0	0,0
Lombardia	0	0	0,0
Trentino-Alto Adige/Südtirol	0	0	0,0
Veneto	777.381	403.745	92,5
Friuli-Venezia Giulia	375.001	272.887	37,4
Liguria	1.393.661	1.216.166	14,6
Emilia-Romagna	614.238	522.401	17,6
Toscana	897.865	829.292	8,3
Umbria	0	0	0,0
Marche	743.130	587.314	26,5
Lazio	3.661.597	3.562.822	2,8
Abruzzo	551.385	438.878	25,6
Molise	58.045	49.456	17,4
Campania	3.093.085	2.050.866	50,8
Puglia	2.093.205	1.672.407	25,2
Basilicata	72.085	67.498	6,8
Calabria	1.206.086	1.059.379	13,8
Sicilia	3.519.439	3.006.238	17,1
Sardegna	1.068.189	827.009	29,2
ITALIA	20.124.392	16.566.358	21,5

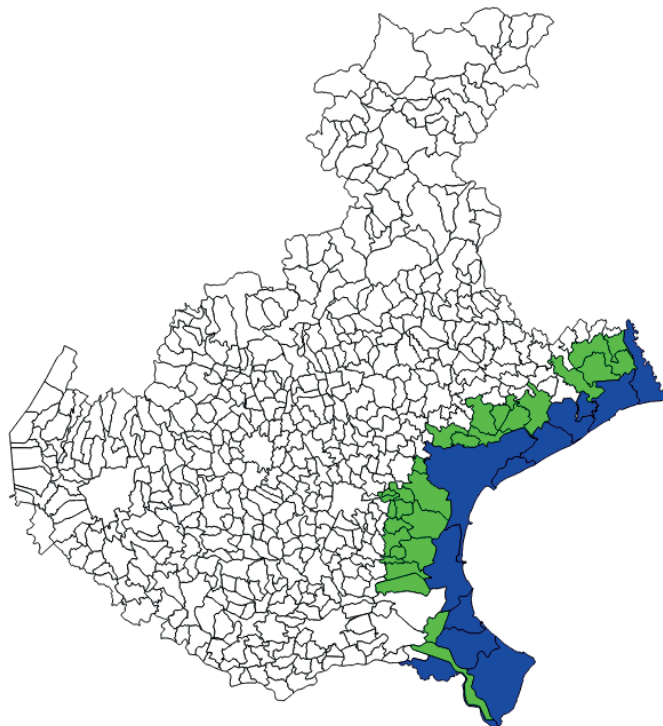
Fonte: elaborazioni Centro Studi delle Camere di Commercio Guglielmo Tagliacarne su dati Istat

Fig. 2 - I comuni italiani classificati secondo il criterio delle zone costiere (in blu i comuni con un confine sul mare e in verde quelli che hanno almeno il 50% di superficie entro i 10 km dalla linea costiera).



Fonte: elaborazioni Centro Studi delle Camere di Commercio Guglielmo Tagliacarne su dati Istat

Fig. 3 - I comuni italiani classificati secondo il criterio delle zone costiere (in blu i comuni con un confine sul mare e in verde quelli che hanno almeno il 50% di superficie entro i 10 km dalla linea costiera). REGIONE VENETO



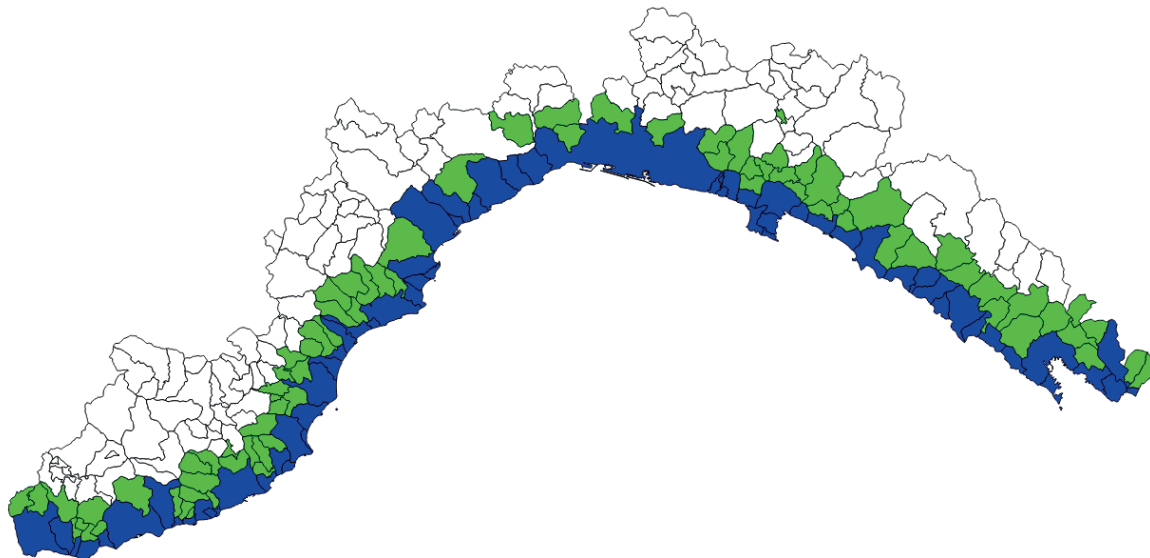
Fonte: elaborazioni Centro Studi delle Camere di Commercio Guglielmo Tagliacarne su dati Istat

Fig. 4 - I comuni italiani classificati secondo il criterio delle zone costiere (in blu i comuni con un confine sul mare e in verde quelli che hanno almeno il 50% di superficie entro i 10 km dalla linea costiera). REGIONE FRIULI-VENEZIA GIULIA



Fonte: elaborazioni Centro Studi delle Camere di Commercio Guglielmo Tagliacarne su dati Istat

Fig. 5 - I comuni italiani classificati secondo il criterio delle zone costiere (in blu i comuni con un confine sul mare e in verde quelli che hanno almeno il 50% di superficie entro i 10 km dalla linea costiera). REGIONE LIGURIA



Fonte: elaborazioni Centro Studi delle Camere di Commercio Guglielmo Tagliacarne su dati Istat

Fig. 6 - I comuni italiani classificati secondo il criterio delle zone costiere (in blu i comuni con un confine sul mare e in verde quelli che hanno almeno il 50% di superficie entro i 10 km dalla linea costiera). REGIONE EMILIA-ROMAGNA



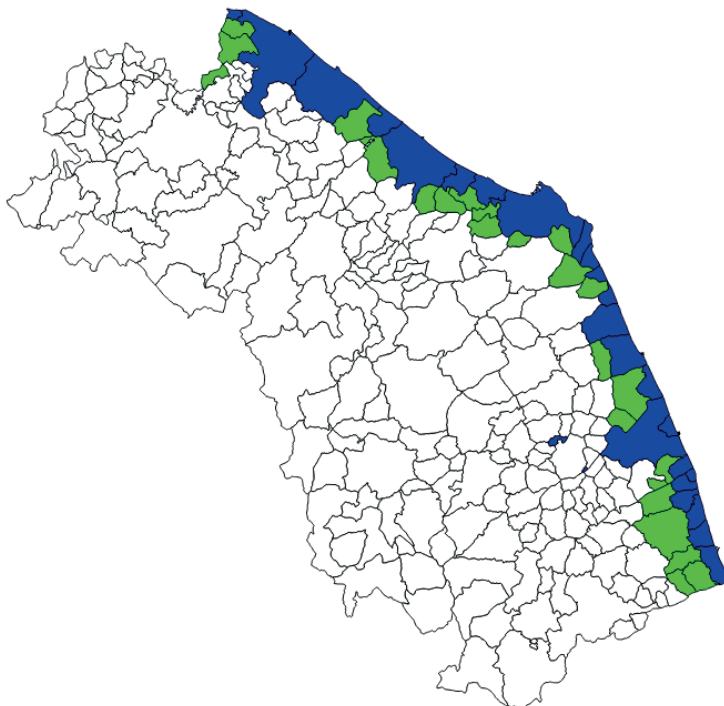
Fonte: elaborazioni Centro Studi delle Camere di Commercio Guglielmo Tagliacarne su dati Istat

Fig. 7 - I comuni italiani classificati secondo il criterio delle zone costiere (in blu i comuni con un confine sul mare e in verde quelli che hanno almeno il 50% di superficie entro i 10 km dalla linea costiera). REGIONE TOSCANA



Fonte: elaborazioni Centro Studi delle Camere di Commercio Guglielmo Tagliacarne su dati Istat

Fig. 8 - I comuni italiani classificati secondo il criterio delle zone costiere (in blu i comuni con un confine sul mare e in verde quelli che hanno almeno il 50% di superficie entro i 10 km dalla linea costiera). REGIONE MARCHE



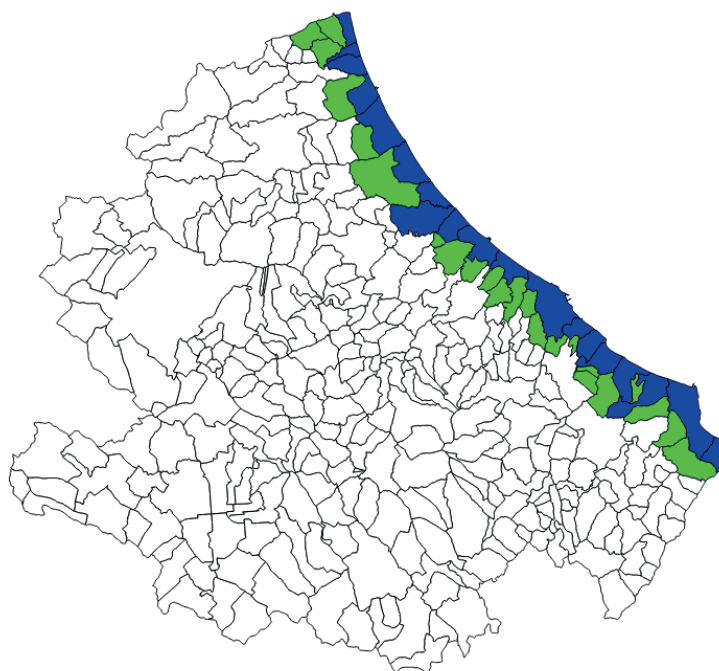
Fonte: elaborazioni Centro Studi delle Camere di Commercio Guglielmo Tagliacarne su dati Istat

Fig. 9 - I comuni italiani classificati secondo il criterio delle zone costiere (in blu i comuni con un confine sul mare e in verde quelli che hanno almeno il 50% di superficie entro i 10 km dalla linea costiera). REGIONE LAZIO



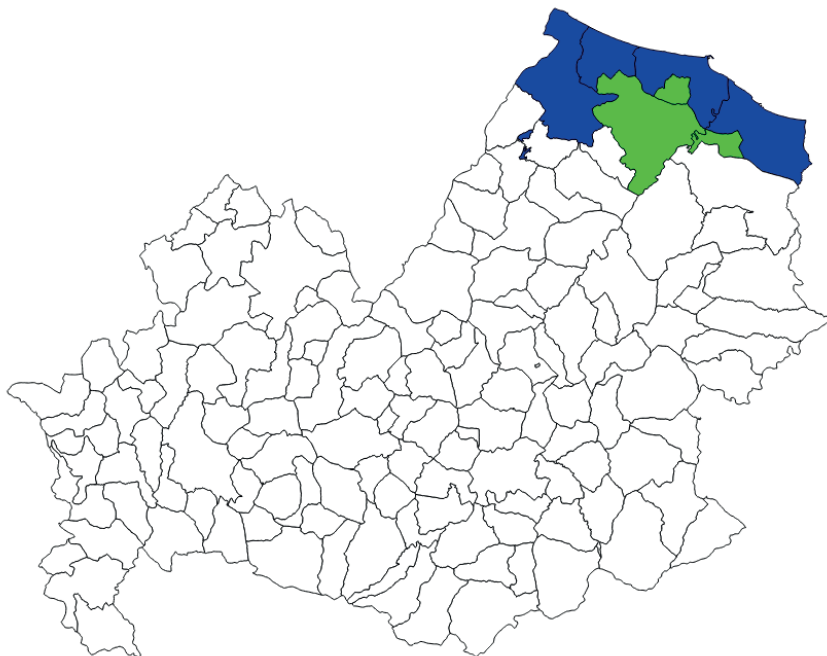
Fonte: elaborazioni Centro Studi delle Camere di Commercio Guglielmo Tagliacarne su dati Istat

Fig. 10 - I comuni italiani classificati secondo il criterio delle zone costiere (in blu i comuni con un confine sul mare e in verde quelli che hanno almeno il 50% di superficie entro i 10 km dalla linea costiera). REGIONE ABRUZZO



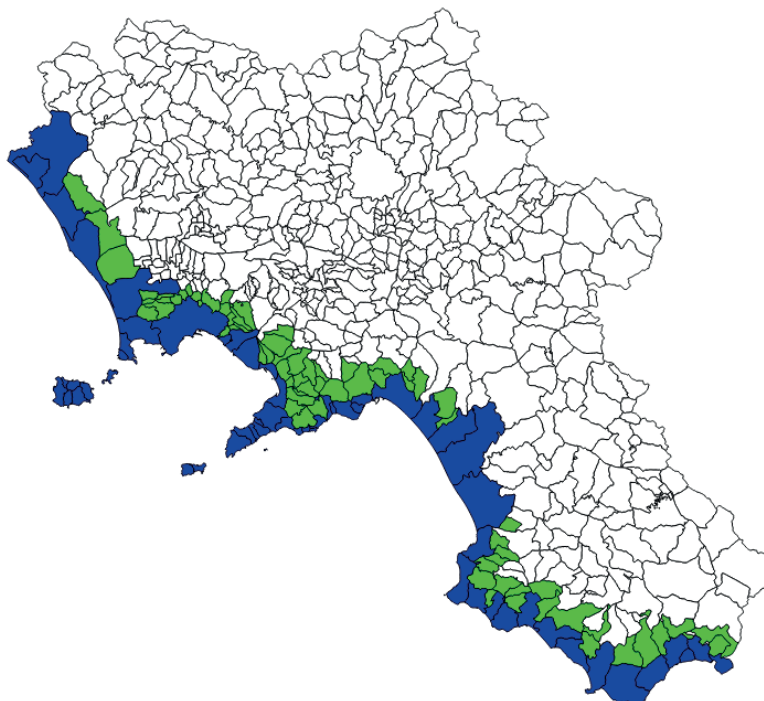
Fonte: elaborazioni Centro Studi delle Camere di Commercio Guglielmo Tagliacarne su dati Istat

Fig.11 - I comuni italiani classificati secondo il criterio delle zone costiere (in blu i comuni con un confine sul mare e in verde quelli che hanno almeno il 50% di superficie entro i 10 km dalla linea costiera). REGIONE MOLISE



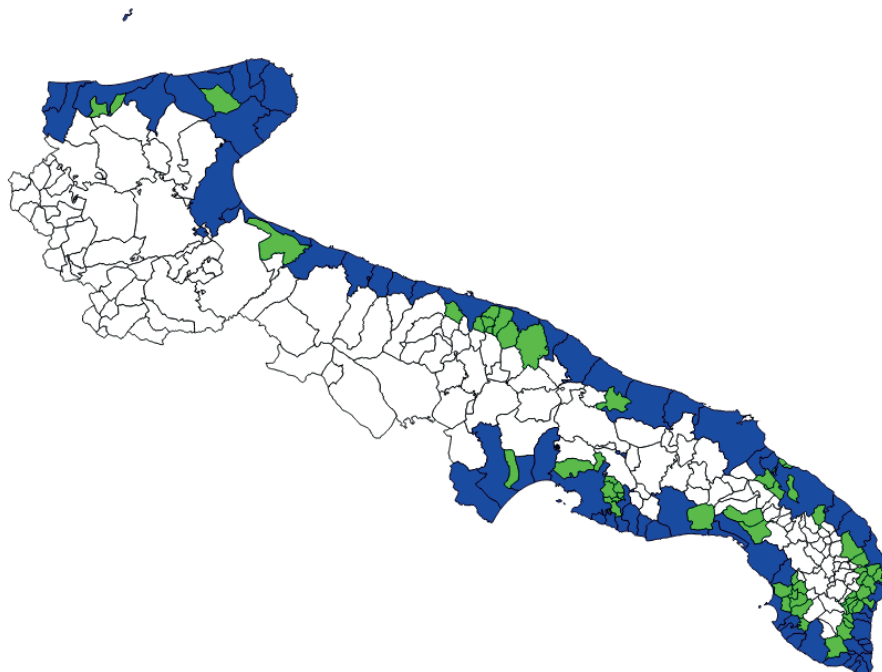
Fonte: elaborazioni Centro Studi delle Camere di Commercio Guglielmo Tagliacarne su dati Istat

Fig.12 - I comuni italiani classificati secondo il criterio delle zone costiere (in blu i comuni con un confine sul mare e in verde quelli che hanno almeno il 50% di superficie entro i 10 km dalla linea costiera). REGIONE CAMPANIA



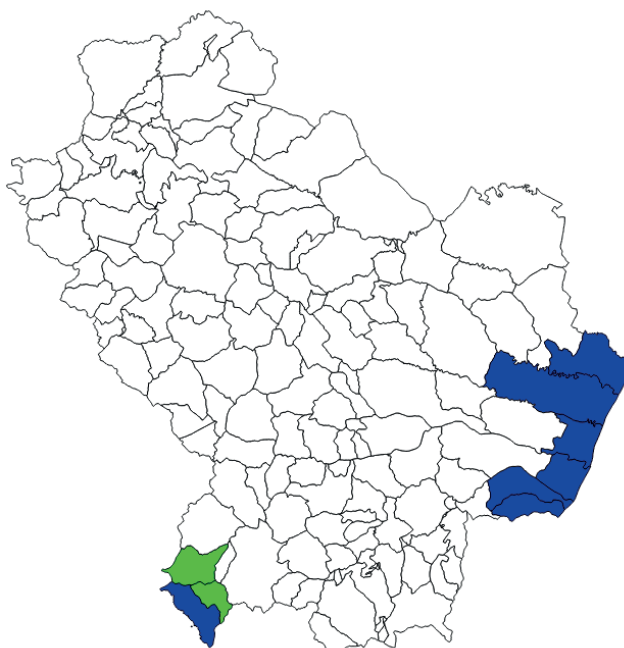
Fonte: elaborazioni Centro Studi delle Camere di Commercio Guglielmo Tagliacarne su dati Istat

Fig. 13 - I comuni italiani classificati secondo il criterio delle zone costiere (in blu i comuni con un confine sul mare e in verde quelli che hanno almeno il 50% di superficie entro i 10 km dalla linea costiera). REGIONE PUGLIA



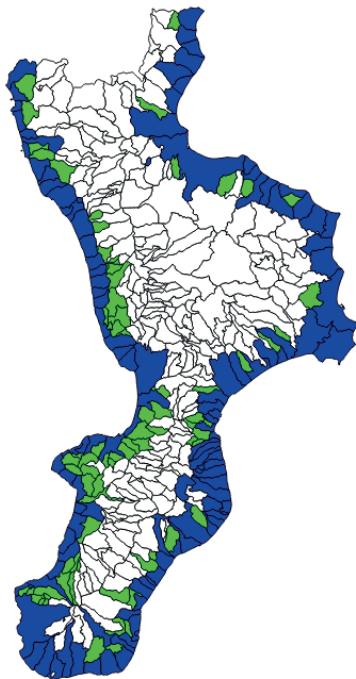
Fonte: elaborazioni Centro Studi delle Camere di Commercio Guglielmo Tagliacarne su dati Istat

Fig. 14 - I comuni italiani classificati secondo il criterio delle zone costiere (in blu i comuni con un confine sul mare e in verde quelli che hanno almeno il 50% di superficie entro i 10 km dalla linea costiera). REGIONE BASILICATA



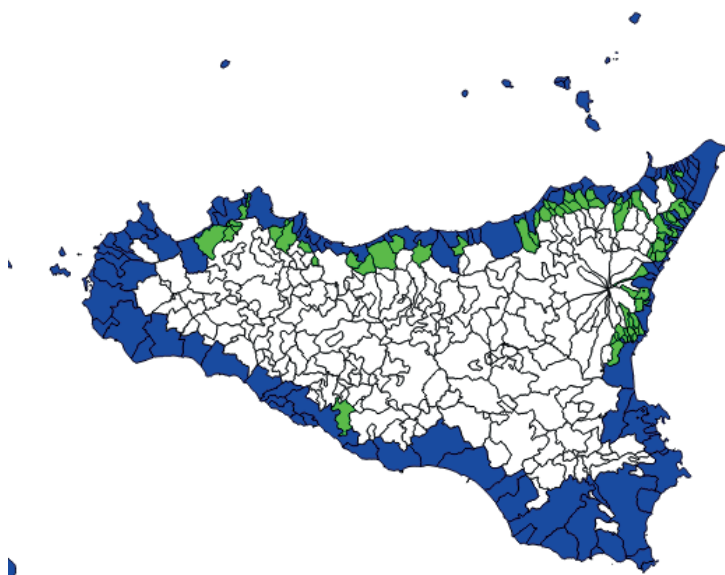
Fonte: elaborazioni Centro Studi delle Camere di Commercio Guglielmo Tagliacarne su dati Istat

Fig. 15 - I comuni italiani classificati secondo il criterio delle zone costiere (in blu i comuni con un confine sul mare e in verde quelli che hanno almeno il 50% di superficie entro i 10 km dalla linea costiera). REGIONE CALABRIA



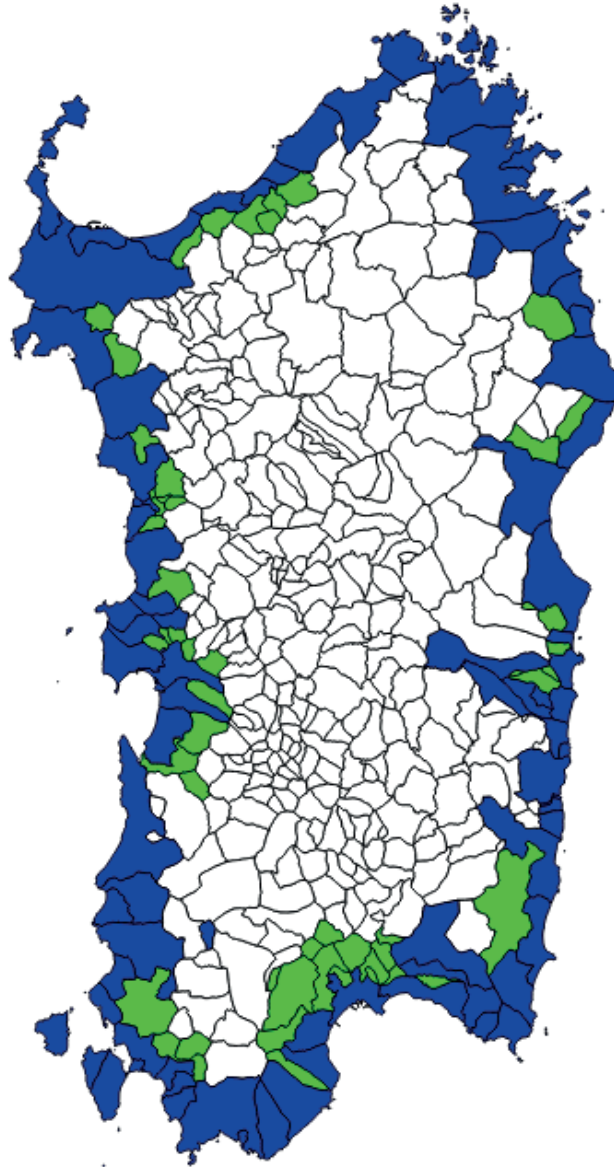
Fonte: elaborazioni Centro Studi delle Camere di Commercio Guglielmo Tagliacarne su dati Istat

Fig. 16 - I comuni italiani classificati secondo il criterio delle zone costiere (in blu i comuni con un confine sul mare e in verde quelli che hanno almeno il 50% di superficie entro i 10 km dalla linea costiera). REGIONE SICILIA



Fonte: elaborazioni Centro Studi delle Camere di Commercio Guglielmo Tagliacarne su dati Istat

Fig. 17 - I comuni italiani classificati secondo il criterio delle zone costiere (in blu i comuni con un confine sul mare e in verde quelli che hanno almeno il 50% di superficie entro i 10 km dalla linea costiera). REGIONE SARDEGNA



Fonte: elaborazioni Centro Studi delle Camere di Commercio Guglielmo Tagliacarne su dati Istat

Il presente Rapporto, realizzato dal Centro Studi delle Camere di Commercio Guglielmo Tagliacarne per OsserMare – Osservatorio Nazionale sull’Economia del Mare di Informare – Azienda Speciale della Camera di Commercio di Frosinone Latina per l’internazionalizzazione, la formazione e l’economia del mare, è stato redatto da un gruppo di lavoro composto da Alessandro Rinaldi (responsabile della ricerca), Paolo Cortese, Debora Giannini, Giacomo Giusti, Diego Herrera Simula, Lucrezia Macigno Francesco Salate Santone e Stefania Vacca

La riproduzione e/o la diffusione parziale o totale delle informazioni contenute nel presente volume è consentita esclusivamente, previa autorizzazione OsserMare, con la citazione completa della fonte:

"XIV Rapporto Economia del Mare 2026, a cura di OsserMare, Osservatorio Nazionale sull’Economia del Mare di Informare – Azienda Speciale della Camera di Commercio di Frosinone Latina" o più brevemente

Fonte: Centro Studi delle Camere di Commercio Guglielmo Tagliacarne – Unioncamere – OsserMare

www.ossermare.org

Copyright © 2026 – Camera di Commercio di Frosinone e Latina-

Finito di stampare da
Type Studio srl
nel mese di giugno 2026

