OSSERVATORIO NAZIONALE SULL'ECONOMIA DEL MARE
AZIENDA SPECIALE CAMERA DI COMMERCIO FR - LT
internazionalizzazione formazione economia del mare
CAMERA DI COMMERCIO FROSINONE LATINA

XII Rapporto

sull'Economia del Mare

2024



LA DIMENSIONE NAZIONALE E TERRITORIALE DELLO SVILUPPO

UNIONCAMERE
CENTRO STUDI DELLE CAMERE DI COMMERCIO GUGLIELMO TAGLIACARNE
BLUE FORUM ITALIA NETWORK
La rete dell'Economia del Mare Italiana



Questo XII Rapporto sull'Economia del Mare offre la possibilità di aprire la finestra su un settore in movimento che contribuisce in maniera sostanziale alla crescita del Paese generando ricchezza, occupazione e sviluppo imprenditoriale.

La Blue Economy è un settore vastissimo in grado di abbracciare attività legate alla pesca, all'acquacoltura, alla cantieristica navale, al turismo costiero, alla logistica portuale, alla ricerca marina, alla protezione dell'ecosistema, alla generazione di energia fino alla valorizzazione delle risorse biologiche e non biologiche. Con un valore aggiunto che supera i 60 miliardi di euro e oltre un milione di occupati, il mare non solo contribuisce significativamente al nostro prodotto interno lordo, ma crea anche nuove opportunità per le nostre comunità, specialmente nelle aree costiere e nel Mezzogiorno.

La Blue Economy si dimostra forte e dinamica, avendo ormai superato con successo gli impatti della pandemia: nel 2022 il valore aggiunto è cresciuto a un tasso più che doppio rispetto al totale dell'economia e gli occupati sono aumentati del 6,6% a fronte del +1,7% complessivo.

Il Mezzogiorno, in particolare, si presenta come un'area di eccellenza in cui occupati e imprese contribuiscono alla coesione sociale e alla riduzione delle disparità territoriali.

Questi risultati sono riprova della grande capacità che il settore dimostra nel saper integrare le nuove tecnologie con le tradizionali attività marittime: l'innovazione e la sostenibilità vanno di pari passo promuovendo una crescita economica orientata alla valorizzazione delle risorse naturali.

Per continuare su questa strada è essenziale un impegno congiunto da parte delle istituzioni, delle imprese e della società civile.

È per questo che il governo sta lavorando a una legge sulla Blue Economy, con l'obiettivo di creare un quadro normativo che supporti e incentivi ulteriormente questo settore strategico. Vogliamo garantire che l'Italia rimanga all'avanguardia nella valorizzazione e nella gestione sostenibile delle risorse marine, anche grazie allo sviluppo di competenze che, dalla logistica alla mobilità fino all'elettronica, possono rafforzarsi nei percorsi formativi negli istituti superiori, nelle università e negli ITS.

Una particolare attenzione è posta anche sui temi della navalmeccanica e della cantieristica, sia mercantile che nautica: dobbiamo occuparci di questi settori soprattutto in chiave di innovazione tecnologica, sviluppo di nuovi materiali, progettazione e design. Inoltre, il momento di transizione green e tech ci impone di guardare alla ricerca e allo sfruttamento sostenibile delle risorse minerarie sottomarine come fattori determinanti per la produzione di materiali e dispositivi necessari all'indipendenza strategica nazionale: su questo fronte, insieme al Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, abbiamo introdotto un provvedimento di legge al momento in conversione presso il Parlamento.

Il MIMIT sostiene con convinzione le azioni per la creazione di una strategia di governance multidominio degli spazi marittimi con un approccio whole-of-a-government che consenta finalmente di ridare all'Italia la sua naturale vocazione marittima. Un progetto che ha fatto un

notevole passo in avanti con la creazione del Comitato Interministeriale per le Politiche del Mare e l'approvazione del Piano del Mare, lo strumento di programmazione per una politica marittima unitaria e strategica.
Stiamo riportando il mare e gli oceani al centro della politica nazionale. È fondamentale, ma non basta: adesso è necessario che il tema del mare, della potenza economica che può generare, della sua protezione e tutela assumano una dimensione europea. Per questo lavoreremo tenacemente affinché il mare sia al centro della politica della prossima Commissione europea, invertendo il processo che ha visto negli scorsi 30 anni l'Europa perdere capacità industriali, tecnologiche e posti di lavoro.
Il mare rappresenta un'opportunità unica per costruire un futuro più prospero ed equo perché, se il mare conterà di più nella politica e nell'economia dell'Italia, l'Italia conterà di più in Europa e nel mondo.

Sen. Adolfo Urso

Ministro
delle Imprese e del Made in Italy



L'economia del mare sta vivendo una straordinaria convergenza di energie che sta davvero dando concretezza alla centralità che merita, considerato il ruolo di primo piano del nostro Paese nel mediterraneo.

Abbiamo vissuto una lunga storia marittima che per troppo tempo abbiamo trascurato, eppure il mare ci ha permesso scambi culturali e commerciali con civiltà lontanissime che hanno contribuito a rendere la nostra nazione unica.

Ciò che ci distingue è la bellezza del nostro Paese, il nostro patrimonio inestimabile di storia, di luoghi, di attrazioni ambientali e naturalistiche, di conoscenze e di saperi, che ci viene riconosciuto in tutto il mondo. Le nostre eccellenze e il nostro saper fare fanno parte della nostra identità, in una sorta di predisposizione naturale che spesso si accompagna all'inconsapevolezza della nostra straordinarietà.

L'economia del mare, nelle sue molteplici dimensioni settoriali, è uno spaccato che concentra e rispecchia gli aspetti sopra declinati in una sintesi che esalta e rende onore al nostro Paese, che merita un moto di orgoglio in cui tutti siamo chiamati a fare le nostra parte.

Oggi, complice un panorama istituzionale estremamente favorevole, il percorso di riaffermazione della nostra identità marittima ha trovato un interlocutore unico e attento nel Ministro del mare e nella sua Struttura Tecnica di Missione e la giusta e indispensabile cornice politica, come dimostra la recente istituzione del Dipartimento per le politiche del mare presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri.

Con il Primo Piano Triennale del Mare licenziato dal CIPOM abbiamo avviato una nuova stagione, perché per la prima volta nella nostra storia di penisola, l'Italia ha messo il punto sulle priorità di una strategia marittima unitaria.

Per dare attuazione a questa nuova visione serve una programmazione ambiziosa che, per essere percorribile, richiede lo sforzo congiunto di tutti gli attori e deve prevedere tempi certi, ingenti investimenti e la necessaria semplificazione dei processi.

L'asset irrinunciabile è una mobilitazione di risorse senza precedenti per mettere le imprese italiane in condizione di affrontare le necessarie transizioni in materia di energia, ambiente e digitalizzazione.

In questo scenario di grande cambiamento, l'intero sistema camerale è in prima linea, con una convergenza sulle strategie di sviluppo che sta trovando in Assonautica Italiana, l'Associazione nazionale per lo sviluppo dell'Economia del Mare di Unioncamere, una sintesi sempre più efficace e riconoscibile, grazie alla pressante azione che sta portando avanti nelle sedi istituzionali nazionali ed europee, in raccordo con il mondo produttivo e le Associazioni.

Stiamo ottenendo una grande capacità di ascolto delle nostre proposte a tutti i livelli istituzionali e l'intenso confronto avviato nel corso della terza edizione del Summit Nazionale Blue Forum intitolato "Investiamo nell'Economia del mare", l'appuntamento annuale di tutti gli stakeholder del mare, ci consentirà di dare il nostro contributo alla programmazione italiana unica di investimenti strategici per il 2025-2027 sull'Economia del mare, in coerenza con le strategie del Piano Triennale e alla definizione del "Collegato sul Mare e sulla Blue Economy".

Quello che promuoviamo è un approccio partecipato, perché stare insieme è un moltiplicatore economico, sociale e di rappresentatività istituzionale e il Blue Forum Italia Network, la rete degli utenti del mare promossa dal sistema delle Camere di Commercio proprio partendo dalle sollecitazioni dell'Europa, indicate nella Comunicazione della Commissione 240 final del 17 maggio 2021, ha questo obiettivo comune.

Compito delle istituzioni è garantire a tutto il sistema associativo, a tutte le imprese e a tutti gli stakeholder del mare il più elevato coinvolgimento, assicurando che nessuno sia escluso, dai più piccoli ai più grandi, in ogni percorso ideativo, progettuale e attuativo.

Tutto questo non sarebbe possibile senza dati e numeri sull'Economia del Mare e continui studi e analisi che ci permettono di comprendere sempre di più la nostra Nazione di Mare, come si colloca e si collocherà nelle nello scenario economico interno ed euro-mediterraneo. Per questo l'Osservatorio Nazionale sull'Economia del Mare – OsserMare ricopre sempre di più un ruolo strategico per l'Italia.

Solo così possiamo ambire ad essere una grande Nazione di Mare.

Giovanni Acampora

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



Sempre di più, per un'Italia Nazione di Mare, è necessario studiare in profondità i dati dell'Economia del Mare.

Ed è per questo che da più di dieci anni realizziamo, insieme al Centro Studi delle Camere di Commercio G. Tagliacarne – Unioncamere, soggetti del Sistema Statistico Nazionale, il Rapporto Nazionale sull'Economia del Mare, punto di riferimento autorevole, in Italia e in Europa, per tutti gli stakeholder del settore. Oltre a mettere in campo importanti studi e analisi su questa economia.

L'Osservatorio Nazionale sull'Economia del Mare – OsserMare si sta dotando sempre di più di strumenti all'avanguardia, al fine di offrire informazioni utili alle "policy cycle" pubbliche e private e rendere fruibili i dati e le analisi effettuate.

Con la presentazione di questa XII edizione, rafforziamo il percorso intrapreso, nella convinzione dell'importanza per l'Italia, non solo di poter disporre di dati e studi affidabili, ma anche di avere un costante monitoraggio, che consenta di individuare le giuste prospettive di sviluppo, ancor di più ora che il Governo Nazionale sta puntando su questa importante economia e ha messo in campo il Piano del Mare.

Oggi la sfida si vince solo avendo la piena conoscenza dello scenario in cui ci muoviamo e la comprensione della sua evoluzione, in modo rapido.

Per rafforzare l'interpretazione su come guardare, studiare e analizzare l'Economia del Mare Italiana, anche nel suo posizionamento strategico nell'area Euro-Mediterranea, stiamo mettendo in campo strumenti sempre più sofisticati come sistemi georeferenziati, dashboard, digital twin, intelligenza artificiale, predittivi.

Come sempre abbiamo una visione, condivisa con l'Europa, ma vogliamo guardare sempre di più all'area del Mediterraneo.

Un tema questo sempre più rilevante nel dibattito nazionale, in cui emerge la necessità di affermare, con maggiore evidenza, la strategicità dell'Economia del Mare dell'Italia, partendo proprio dai numeri.

Proseguono, inoltre, insieme al Rapporto Nazionale, le attività della nostra Trend Academy Nazionale sull'Economia del Mare - TrendMare e del Sistema Nazionale di Monitoraggio sull'Economia del Mare SisteMare, proprio per dare sempre più forza e sostegno all'azione programmatica marittima dell'Italia.

Per mettere a disposizione sempre di più i propri dati, dal mese di settembre 2024, l'Osservatorio Nazionale sull'Economia del Mare renderà disponibile un portale dedicato di riferimento www.ossermare.org.

Una visione del valore, passata, presente e futura, facilita l'intervento sulle strategie, sulle direttrici da correggere e lascia intravedere le nuove traiettorie.

Il sistema delle camere di commercio italiane è pronto e rappresenta al tempo stesso la sintesi degli interessi privati delle imprese e il principale interlocutore delle amministrazioni pubbliche.

La nostra missione è quella di creare un ecosistema marittimo resiliente, capace di rispondere alle sfide globali e di valorizzare le innumerevoli risorse italiane.
Siamo convinti che investire nell'Economia del Mare significhi investire nel futuro del nostro Paese, garantendo crescita sostenibile e prosperità per le prossime generazioni.

Antonello Testa

Coordinatore
Osservatorio Nazionale sull'Economia del Mare - OsserMare



Questo dodicesimo Rapporto archivia in maniera definitiva la terribile esperienza della pandemia e caratterizza l'economia del mare ancora una volta come una economia "in movimento" e crescita quanto a capacità di produrre ricchezza, occupazione e sviluppo imprenditoriale, facendo segnare nuovi record rispetto al passato.

In termini monetari il valore aggiunto della Blue Economy supera abbondantemente i 60 miliardi di euro, con oltre un milione di occupati, facendo registrare un tasso di incremento del valore aggiunto che è più che doppio rispetto a quello medio nazionale e degli addetti che è quasi quattro volte l'aumento occupazionale registrato nel Paese.

Un dato ancora più evidente è quello delle imprese, soprattutto se diamo una lettura di medio periodo: dal 2019 al 2023 sono cresciute del 4,3% mentre la nostra base imprenditoriale complessiva ha registrato un decremento di oltre il 2%.

L'economia del mare si caratterizza come una economia … "controcorrente" rispetto ai tradizionali stereotipi dello sviluppo, con un Mezzogiorno che consolida il suo primato di area a maggiore produzione di valore aggiunto con i suoi quasi 21 miliardi di euro di produzione diretta, quasi un terzo dell'intero "prodotto blu" nazionale. Lo stesso vale per l'occupazione, concentrata per oltre il 37% al Sud, nonché per le imprese, che addirittura superano nel Mezzogiorno le 111 mila unità, oltre il 48% dell'intera base imprenditoriale blu del Paese.

Quando l'economia ritorna a muoversi (anche fisicamente) ci sono settori che sono influenzati più di altri, tipicamente l'ambito turistico e quello dei trasporti e logistica.

E infatti il Rapporto di quest'anno documenta questo dinamismo: il valore aggiunto dell'ospitalità e della ristorazione cresce di quasi il 30%, quello delle attività sportive e ricreative, anch'esse collegabili ai servizi turistici, aumenta di circa il 20%, la movimentazione di merci e passeggeri del 19%. Analoghe positive si rilevano in termini di crescita dell'occupazione in questi settori.

Ma uno degli aspetti che preme sottolineare, e che sotto molti versi è una peculiarità del Rapporto che ha destato interesse anche a livello europeo, è la stima della capacità di attivazione economica della filiera blu, quello che abbiamo definito il moltiplicatore.

Quest'anno, a testimonianza anche della maggiore capacità di interconnessione economica della Blue Economy, il moltiplicatore è di 1,8, ossia per ogni euro speso nei settori direttamente afferenti alla filiera mare se ne generano altri 1,8 di effetti attivati.

Si tratta di un valore in crescita, perché negli scorsi anni il moltiplicatore era pari a 1,7. Così ai 65 miliardi di produzione diretta se ne aggiungono quasi altri 114, il che porta il contributo complessivo dell'economia del mare a oltre 178 miliardi di euro, con un contributo al prodotto italiano del 10,2%, con un incremento di quasi un punto percentuale rispetto al 2021.

L'analisi del moltiplicatore fa riemergere però le differenziazioni delle macro-ripartizioni territoriali: così al Nord-Est il valore è pari a 2, mentre nel Mezzogiorno è 1,6.

Qui influisce in primo luogo il minore livello di integrazione dell'economia meridionale rispetto a quella delle altre aree del Paese, ma anche la composizione settoriale della filiera blu meridionale, connotata per la forte presenza dei servizi di alloggio e ristorazione, aventi un minor potenziale moltiplicativo rispetto a quelli della cantieristica e della logistica.

Più in generale rileviamo la complessiva minore produttività della Blue Economy al Sud rispetto al resto del Paese: il valore aggiunto per addetto è al meridione di 53,7 mila euro contro una media nazionale di 62,1 mila euro.

Se al Sud avessimo la stessa capacità moltiplicativa che si riscontra al Nord-Est il valore della ricchezza creata dalla filiera crescerebbe di ulteriori 8 miliardi circa, arrivando a 186 miliardi.

In sintesi, quindi, l'economia del mare non solo ha ritrovato lo slancio che l'aveva caratterizzata ben prima della pandemia, ma sta dimostrando di poter rappresentare un forte asset per lo sviluppo dell'intero Paese.

Gaetano Fausto Esposito

Direttore Generale
Centro Studi delle Camere di commercio Guglielmo Tagliacarne

Indice

IL XII RAPPORTO SULL'ECONOMIA DEL MARE IN PILLOLE 13

1. LA BLUE ECONOMY: SCENARIO EUROPEO 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 38

2. L'IMPATTO DELL'ECONOMIA DEL MARE 43

2.1 Quadro definitorio e metodologico 43

2.2 La forza moltiplicativa dell'Economia del mare 46

2.3 Valore aggiunto e occupazione dell'Economia del mare 49

BOX – Le dinamiche del fatturato dell'Economia del mare 57

2.4 Le imprese dell'Economia del Mare 62

2.4.1 La struttura imprenditoriale 62

2.4.2 L'imprenditoria giovanile 72

2.4.3 L'imprenditoria femminile 75

2.4.4 L'imprenditoria straniera 78

2.5 Il commercio estero 81

NOTA METODOLOGICA SULLA DELIMITAZIONE TERRITORIALE DELL'INFLUENZA DEL MARE 87

IL XII RAPPORTO SULL'ECONOMIA DEL MARE IN PILLOLE

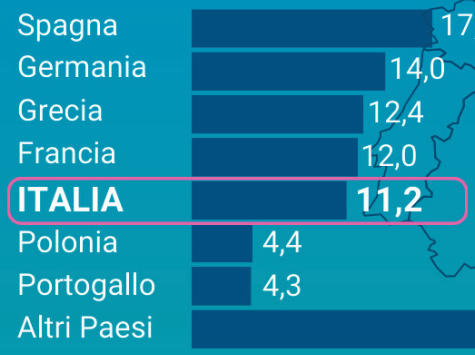
L'Economia del mare in Europa* Il contributo dell'Italia

VALORE AGGIUNTO LORDO PER PAESE - 2021
(composizione %)



171 miliardi di € (+35% rispetto al 2020) VALORE AGGIUNTO LORDO

OCCUPAZIONE PER PAESE - 2021
(composizione %)



3,6 milioni (+17% rispetto al 2020) OCCUPATI

CONTRIBUTO E POSIZIONAMENTO DELL'ITALIA IN TERMINI DI VALORE AGGIUNTO LORDO PER SETTORE - 2021

Cantieristica navale e riparazioni	19%	3° posto
Risorse marine non biologiche	15%	3° posto
Risorse biologiche marine	13%	4° posto
Turismo costiero	11%	3° posto
Trasporto marittimo	8%	4° posto
Attività portuali	8%	5° posto

76 miliardi di € (+73% rispetto al 2020) UTILE LORDO

* Tutti i dati si riferiscono all'UE-27
Fonte: The EU Blue Economy Report, 2024

XII Rapporto sull'Economia del Mare - 2024

Le filiere dell'Economia del Mare



Dimensione Nazionale

FORZA MOLTIPLICATIVA
VALORE AGGIUNTO E OCCUPAZIONE
DINAMICA IMPRENDITORIALE
IMPRENDITORIA FEMMINILE, GIOVANILE E STRANIERA
COMMERCIO ESTERO

Dimensione Territoriale

XII Rapporto sull'Economia del Mare - 2024

Anno di riferimento dati: 2022

La forza moltiplicativa



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

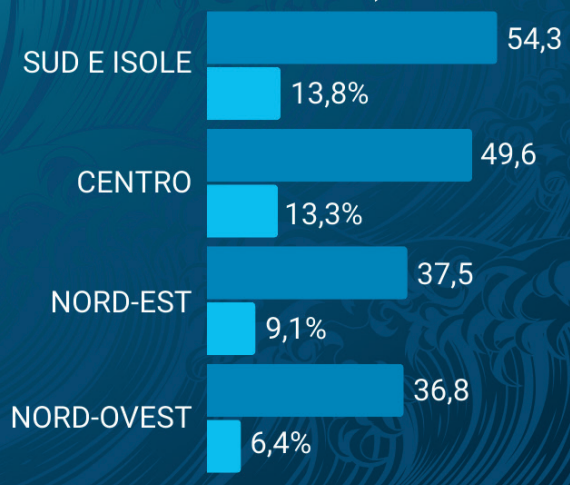
10,2%
Incidenza sul totale economia nazionale

MOLTIPLICATORE PER COMPARTI

Movimentazione di merci e passeggeri via mare	2,7
Filiera della cantieristica	2,5
Attività sportive e ricreative	2,1
Servizi di alloggio e ristorazione	1,9
Filiera ittica	1,7
Industria delle estrazioni marine	0,8
Ricerca, regolamentazione e tutela ambientale	0,5

VALORE AGGIUNTO PRODOTTO E ATTIVATO PER MACRO-AREE

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



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

XII Rapporto sull'Economia del Mare - 2024

Anno di riferimento dati: 2022

Valore aggiunto e occupazione

Dinamica del valore aggiunto e degli occupati

	ECONOMIA DEL MARE			TOTALE ECONOMIA
	Valori assoluti	*Incidenza sul totale economia nazionale*	*Variazione % 2022/2021*	*Variazione % 2022/2021*
Valore aggiunto	64,6 mld di €	3,7%	+15,1%	+6,9%
Occupati	1.040.172	4,1%	+6,6%	+1,7%

VALORE AGGIUNTO DEI COMPARTI

(in mld di €. Tra parentesi variazione % 2022/2021)

Servizi di alloggio e ristorazione	18,5	(29,1%)
Ricerca, regolamentazione e tutela ambientale	15,9	(6,1%)
Movimentazione di merci e passeggeri via mare	12,7	(19,0%)
Filiera della cantieristica	8,7	(11,9%)
Filiera ittica	5,5	(8,8%)
Attività sportive e ricreative	3,0	(19,3%)
Industria delle estrazioni marine	0,4	(–54,1%)

VALORE AGGIUNTO DELLE ECONOMIE LOCALI

TOP 5 PROVINCE PER VALORE ASSOLUTO *(in mld di €)*



TOP 5 PROVINCE PER INCIDENZA % SUL TOTALE ECONOMIA PROVINCIALE



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

XII Rapporto sull'Economia del Mare - 2024

Le dinamiche del fatturato della Blue Economy

Variazioni % 2021/2020

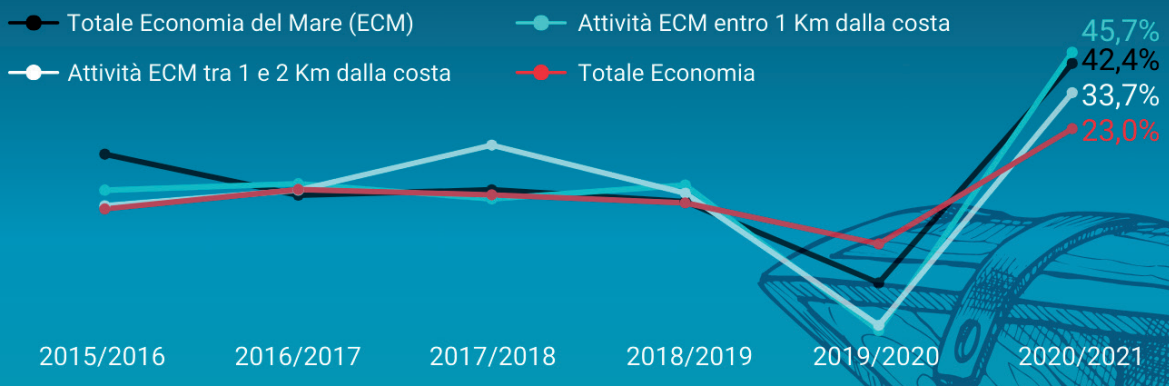
ATTIVITÀ ECM ENTRO 1 KM DALLA COSTA +45,7%

ATTIVITÀ ECM TRA 1 E 2 KM DALLA COSTA +33,7%

TOTALE ECONOMIA DEL MARE (ECM) +42,4%

DINAMICA DEL FATTURATO DELLE UNITÀ LOCALI DELL'ECONOMIA DEL MARE E DEL TOTALE ECONOMIA

(variazioni% annue nel periodo 2015/2021)



LA VICINANZA ALLA COSTA E L'IMPATTO SUL GIRO D'AFFARI PER SETTORE

(variazioni % 2021/2020)

	Attività ECM entro 1 Km dalla costa	Attività ECM tra 1 e 2 Km dalla costa	Totale Economia del Mare (ECM)
Movimentazione di merci e passeggeri via mare	53,5%	50,0%	21,2%
Servizi di alloggio e ristorazione	47,4%	39,8%	46,5%
Attività sportive e ricreative	37,4%	23,0%	34,6%
Ricerca, regolamentazione e tutela ambientale	29,5%	42,2%	20,6%
Filiera ittica	13,2%	44,5%	21,4%
Industria delle estrazioni marine	13,1%	24,5%	163,4%
Filiera della cantieristica	12,6%	5,9%	18,1%

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

XII Rapporto sull'Economia del Mare - 2024

Anno di riferimento dati: 2023

Le imprese in Italia

227.975
Le imprese della Economia del Mare

3,8%
L'incidenza sul totale economia

Variazioni 2023/2019

(valori assoluti e variazione %)

+9.401 (+4,3%) ECONOMIA DEL MARE

-134.834 (-2,2%) TOTALE ECONOMIA

La dinamica delle imprese nei comparti

	NUMEROSITÀ		VARIAZIONE 2023/2019	
	Valori assoluti	*e incidenza %*	*Valori assoluti*	*e variazione %*
Servizi di alloggio e ristorazione	110.387	48,4%	+8.983	+8,9%
Attività sportive e ricreative	34.246	15,0%	+723	+2,2%
Filiera ittica	32.199	14,1%	–1.536	–4,6%
Filiera della cantieristica	28.171	12,4%	–592	–2,1%
Movimentazione di merci e passeggeri via mare	12.479	5,5%	+429	+3,6%
Ricerca, regolamentazione e tutela ambientale	10.026	4,4%	+1.476	+17,3%
Industria delle estrazioni marine	467	0,2%	–82	–14,9%

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

XII Rapporto sull'Economia del Mare - 2024

Anno di riferimento dati: 2023

Le imprese nei territori

Densità e dinamica nelle macro-ripartizioni

(valori assoluti e variazione % 2023/2019)

NORD-OVEST	NORD-EST	CENTRO	SUD e ISOLE
25.252 (+3,4%)	32.916 (+0,3%)	58.471 (-3,9%)	111.336 (+10,8%)

Regioni e province: le Top 5

Incidenza percentuale delle imprese dell'Economia del Mare sul totale (tra parentesi: valori assoluti)

REGIONI			PROVINCE		
Liguria	10,6%	*(16.853)*	La Spezia	16,6%	*(3.419)*
Sardegna	7,3%	*(12.508)*	Rimini	13,8%	*(5.423)*
Sicilia	6,1%	*(28.807)*	Livorno	13,6%	*(4.343)*
Lazio	5,8%	*(34.851)*	Venezia	12,4%	*(9.426)*
Marche	5,5%	*(8.396)*	Savona	12,0%	*(3.450)*

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

XII Rapporto sull'Economia del Mare - 2024

Anno di riferimento dati: 2023

Le imprese nei comparti

FILIERA ITTICA

TOP 5 PROVINCE PER GRADO DI SPECIALIZZAZIONE * (valore Italia=1)		TOP 5 PROVINCE PER NUMERO ASSOLUTO DI IMPRESE	
Rovigo	16,4	Napoli	2.572
Ferrara	12,5	Rovigo	2.239
Trapani	4,0	Ferrara	2.176
Agrigento	3,4	Roma	1.841
Venezia	3,3	Venezia	1.352

FILIERA DELLA CANTIERISTICA

La Spezia	6,2	Napoli	2.323
Lucca	4,8	Roma	2.136
Gorizia	4,6	Genova	1.387
Massa -Carrara	4,5	Lucca	945
Pesaro e Urbino	3,6	Milano	926

MOVIMENTAZIONE DI MERCI E PASSEGGERI

Venezia	9,9	Napoli	1.664
La Spezia	7,1	Venezia	1.581
Livorno	6,0	Roma	1.206
Trieste	5,6	genova	954
Genova	5,4	Sassari	506

FILIERA DEL TURISMO

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

Rimini	4,8	Roma	23.469
La Spezia	4,4	Napoli	15.424
Savona	4,2	Salerno	6.207
Livorno	4,0	Venezia	5.571
Trieste	3,3	Palermo	4.698

*** 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

XII Rapporto sull'Economia del Mare - 2024

Anno di riferimento dati: 2023

Imprese giovanili

20.589 TOTALE IMPRESE GIOVANILI

9,0% QUOTA SUL TOTALE ECONOMIA DEL MARE

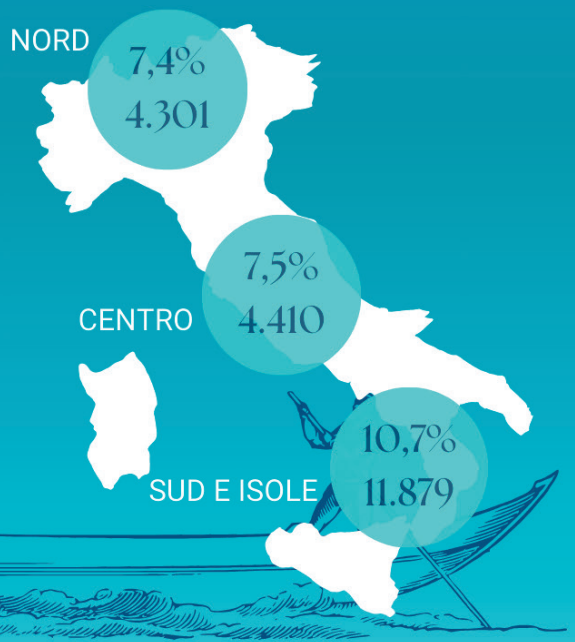
-796 (-3,7%) VARIAZIONE 2023/2019

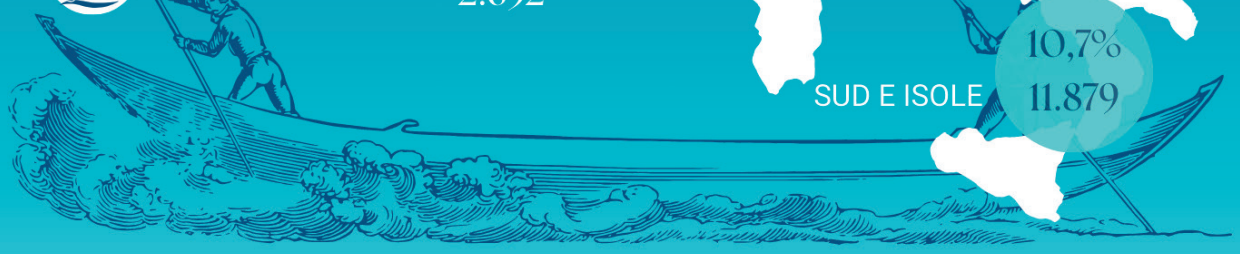
Presenza nei comparti e densità nei territori

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

Servizi di alloggio e ristorazione	10,8%	11.889
Filiera ittica	9,3%	2.985
Attività sportive e ricreative	7,7%	2.632

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





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

XII Rapporto sull'Economia del Mare - 2024

Anno di riferimento dati: 2023

Imprese femminili

51.075 TOTALE IMPRESE FEMMINILI

22,4% QUOTA SUL TOTALE ECONOMIA DEL MARE

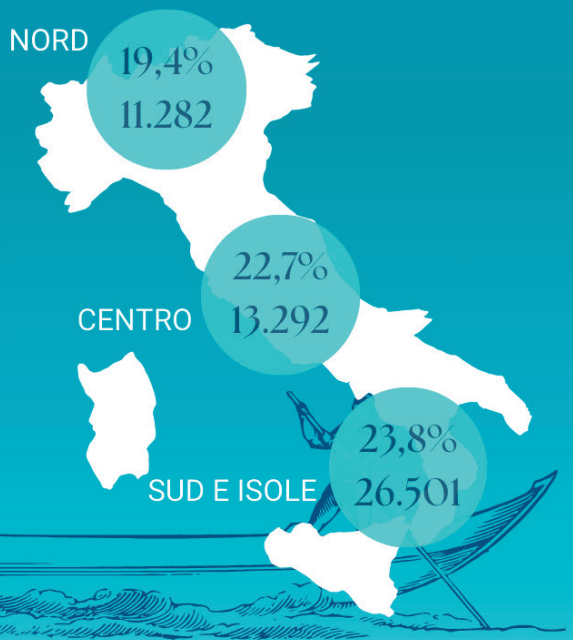
+3.570 (+7,5%) VARIAZIONE 2023/2019

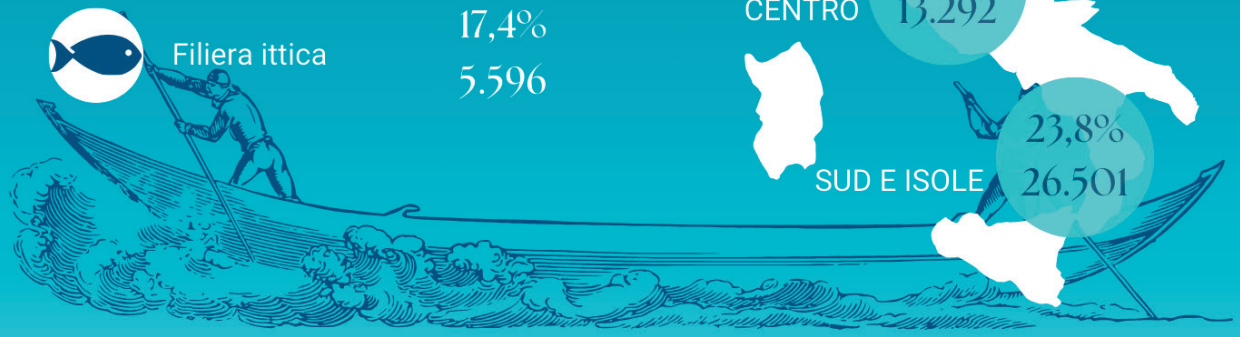
Presenza nei comparti e densità nei territori

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

Servizi di alloggio e ristorazione	27,7%	30.579
Attività sportive e ricreative	26,5%	9.091
Filiera ittica	17,4%	5.596

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





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

XII Rapporto sull'Economia del Mare - 2024

Anno di riferimento dati: 2023

Imprese straniere

16.854 TOTALE IMPRESE STRANIERE

7,4% QUOTA SUL TOTALE ECONOMIA DEL MARE

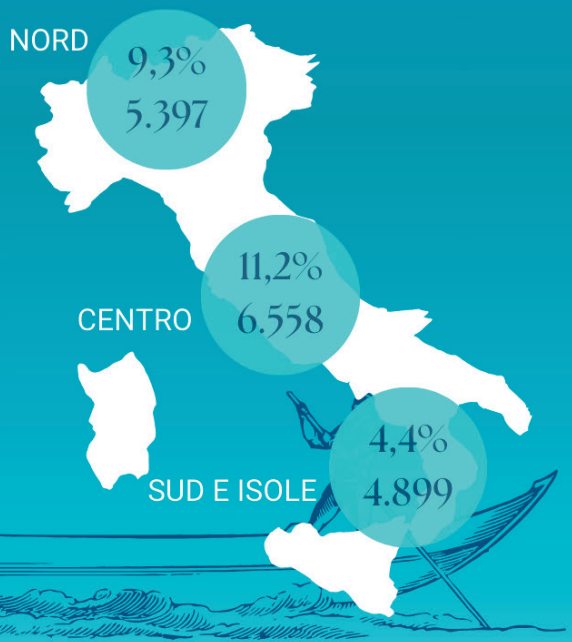
+2.356 (+16,3%) VARIAZIONE 2023/2019

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	9,2%	10.127
Filiera della cantieristica	9,0%	2.544
Attività sportive e ricreative	5,4%	1.864

PESO DELL'IMPRENDITORIA STRANIERA SUL TOTALE AZIENDE DELLA MACROREGIONE
(incidenze % e valori assoluti)





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

XII Rapporto sull'Economia del Mare - 2024

Anno di riferimento dati: 2023

Commercio estero

VALORE E INCIDENZA PERCENTUALE SUI FLUSSI COMMERCIALI NAZIONALI



I settori dell'export e i relativi mercati di sbocco

Filiera ittica

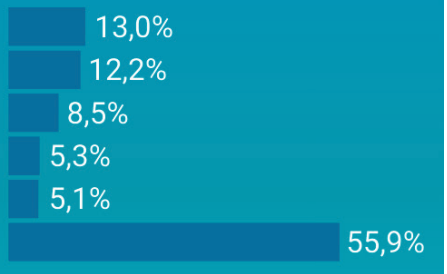
Valore dell'export: 955 mln di €

Saldo commerciale: –6.477 mln di €

Var. export 2023/2022: 2,3%

Var. import 2023/2022: –1,1%

(composizione %)



Filiera della cantieristica

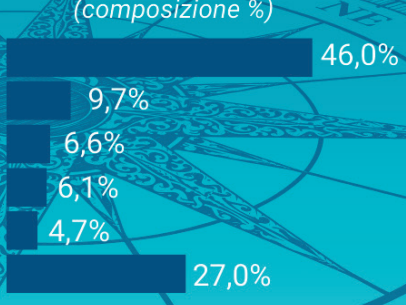
Valore dell'export: 9.109 mln di €

Saldo commerciale: 7.872 mln di €

Var. export 2023/2022: –3,2%

Var. import 2023/2022: 25,8%

(composizione %)



Fonte: Centro Studi delle Camere di Commercio Guglielmo Tagliacarne - Unioncamere - OsserMare su dati ISTAT

1. LA BLUE ECONOMY: SCENARIO EUROPEO

1.1 Il quadro di riferimento delle policy europee e nazionali

Il Green Deal ed i suoi risvolti nella Blue Economy

A distanza di ormai quattro anni dalla sua adozione, avvenuta nel 2019, il Green Deal europeo continua ad avere un impatto significativo sui diversi settori economici, in particolar modo su quelli legati all'economia del mare, variamente articolata. Sono diversi, infatti, i capitoli del Green Deal che hanno un risvolto importante sui settori della Blue Economy, dalla tutela della biodiversità, all'approvvigionamento di energia pulita e sicura fino alla sicurezza alimentare.

A ragion di ciò, nell'ottobre del 2023, il Parlamento europeo ha pubblicato una serie di studi[1] per valutare le opportunità, le sfide e gli impatti che il Green Deal ha comportato per i comparti dell'economia del mare, focalizzandosi in particolare sui trasporti, la pesca e l'acquacoltura. Tra i temi trattati durante i workshop realizzati per l'occasione, vi sono quelli relativi ai risultati raggiunti in termini di decarbonizzazione ed introduzione di pratiche legate alla circolarità, la sostenibilità e la sicurezza alimentare del settore ittico, la tutela della biodiversità marina.

La tutela della biodiversità marina e le sue implicazioni

Attenzione alla biodiversità

Come ricordato, il Green Deal contiene diversi riferimenti al tema della biodiversità, il cui preservamento e ripristino è uno degli obiettivi perseguiti. In particolare, all'economia blu viene attribuito un ruolo centrale "nell'alleviare la domanda pressante di risorse terrestri", attraverso una gestione sostenibile degli spazi marittimi, incentrata sulla lotta alla pesca illegale e non regolamentata, ma anche l'obiettivo di sfruttare il potenziale derivante dalle energie rinnovabili off-shore. Quest'ultimo obiettivo, in special modo, solleva la questione relativa a come integrare tra loro politiche apparentemente contrastanti, quali, per l'appunto, l'impulso alla costruzione di impianti per l'energia eolica off-shore e la tutela della biodiversità marina. A tal proposito, lo studio presentato dal Parlamento europeo pone l'enfasi sulla necessità di effettuare una pianificazione partecipata degli spazi marittimi, al fine di consentire la coesistenza degli impianti eolici off-shore con le attività legate alla pesca e il preservamento delle specie marine. All'attività di pianificazione, poi, viene data anche la responsabilità in materia di protezione delle specie a rischio di estinzione, spesso minacciate della

[1] Workshop on the European Green Deal – Challenges and opportunities for EU fisheries and aquaculture. Part I: Decarbonization and circular economy aspects for fisheries.
Workshop on the European Green Deal – Challenges and opportunities for EU fisheries and aquaculture. Part II: Marine biodiversity aspects.
Workshop on the European Green Deal – Challenges and opportunities for EU fisheries and aquaculture. Part III: Food security aspects.

pesca accidentale[2], soprattutto attraverso la definizione di piani spaziali quanto più possibile armonizzati tra i Paesi Membri.
È dunque evidente l'impatto significativo esercitato dal Green Deal sulle attività legate alla Blue Economy, soprattutto sulla pesca, a cui viene richiesto di imparare a coesistere con i nuovi impianti, grazie ad una pianificazione spaziale ben definita, avendo, allo stesso tempo, rispetto delle specie marine protette, evitando la pesca accidentale.

Principali novità in ambito europeo sulla pesca e sull'acquacoltura

A febbraio del 2023 la Commissione europea ha presentato un pacchetto di misure indirizzate ai settori della pesca e dell'acquacoltura, con le quali si impegna a rendere i due settori più sostenibili e competitivi, in linea con il raggiungimento della neutralità climatica entro il 2050. Tra gli obiettivi perseguiti vi è la ricostituzione degli stock ittici a livelli sostenibili, per garantirne la disponibilità e tutelare le comunità che dipendono dalla pesca, la riduzione dell'impronta ambientale delle attività collegate alla pesca e all'acquacoltura[3], l'efficientamento energetico dei settori in oggetto, la creazione di opportunità lavorative interessanti per i giovani. Di seguito, sono brevemente illustrati i quattro documenti che compongono il pacchetto.

Comunicazione sulla transizione energetica nel settore della pesca e dell'acquacoltura nell'UE

Con questa comunicazione la Commissione europea si impegna nel risolvere i principali ostacoli legati alla transizione energetica dei settori della pesca e dell'acquacoltura, caratterizzati da imprese ad alta intensità energetica e fortemente dipendenti dall'utilizzo di combustibili fossili. A tal fine, vengono individuate quattro linee di intervento (a cui corrispondono ventisette azioni specifiche):

- l'istituzione di un partenariato per la transizione energetica della pesca e dell'acquacoltura dell'UE - Energy Transition Partnership in Fisheries and Aquaculture;
- lo stimolo alle attività di ricerca e innovazione per colmare le lacune in materia di conoscenze e tecnologie;
- lo sviluppo delle competenze e di una forza lavoro adeguata alla transizione energetica;
- il miglioramento del contesto imprenditoriale e delle opportunità di finanziamento.

In sintesi, il documento pone in evidenza che le principali barriere individuate nella transizione energetica sono legate allo sviluppo di tecnologie adeguate, alla mancanza di competenze e conoscenze, nonché all'insufficienza dei fondi disponibili.

[2] La cosiddetta pratica del bycatch.
[3] Con un target del 30% delle aree marine protette e un 10% rigidamente protette entro il 2030, come previsto dalla Strategia UE per la Biodiversità.

Il Piano d'azione dell'UE: proteggere e ripristinare gli ecosistemi marini per una pesca sostenibile e resiliente

Il Piano si inserisce nel contesto della Strategia europea per la biodiversità 2030 e del suo obiettivo di proteggere il 30% dei mari (e proteggere rigidamente il 10% di essi). Il focus, infatti, è sugli aspetti legati alla protezione e alla tutela della biodiversità marina, che rischia di essere compromessa dai ritardi nell'attuazione di pratiche incentrate sulla sostenibilità. Tra i risultati che il Piano si prefissa di raggiungere vi è il mantenimento degli stock ittici a livelli sostenibili e la riduzione o minimizzazione dell'impatto negativo derivante dalla pesca, sia sui fondali marini che sulle specie vulnerabili. In particolare, entro il 2030 viene fissato il target relativo al progressivo abbandono della pratica della pesca a fondo (pesca a strascico), nelle aree marine protette. A tal fine, le azioni delineate all'interno del Piano vanno ad agire su diversi fronti:

- la massimizzazione dei fondi resi disponibili a supporto del settore della pesca;
- il rafforzamento delle conoscenze, della ricerca e dell'innovazione nel settore;
- il miglioramento nell'implementazione, monitoraggio ed attuazione delle politiche;
- il miglioramento della governance, del coinvolgimento degli stakeholders e della pervasività delle politiche adottate.

La politica comune della pesca, oggi e domani: un patto per la pesca e gli oceani per una gestione delle attività alieutiche sostenibile, innovativa, inclusiva e basata su dati scientifici

La Comunicazione[4] mira a valutare i risultati raggiungi dalla politica comune della pesca, a dieci anni di distanza dalla sua riforma del 2013, e quelli per cui vi è un ritardo nel conseguimento, in modo tale da porre in campo gli sforzi necessari allo sfruttamento del potenziale della politica comune. Inoltre, la Comunicazione adotta un approccio orientato al futuro, delineando al contempo la visione e la traiettoria per la pesca sostenibile e resiliente di domani. Tra le novità introdotte da questa iniziativa vi è il Patto per la pesca e gli oceani - Pact for Fisheries and Oceans-, con il quale la Commissione si propone di rinnovare i rapporti tra gli Stati Membri e i portatori di interessi del settore. Tra i risultati emersi dall'esercizio di monitoraggio e valutazione portato a termine, infatti, è risultato prioritario il tema relativo alla cooperazione tra soggetti diversi, necessaria per il buon funzionamento delle politiche adottate.

Rapporto sull'organizzazione comune dei mercati nel settore

Il Rapporto realizzato dalla Commissione valuta lo stato di attuazione del Regolamento 1379/2013, relativo all'organizzazione comune dei mercati nel settore dei prodotti della pesca e dell'acquacoltura, anch'esso oggetto di riforma nel 2013 (contestualmente alla politica comune della pesca). Tra i principali risultati raggiunti dall'adozione del Regolamento, all'interno del Rapporto viene posta particolare enfasi sui seguenti:

- l'attuazione del principio secondo cui il pescato non deve superare la domanda del mercato – e in tal senso, le organizzazioni di

[4] COM(2023) 103 final La politica comune della pesca, oggi e domani: un patto per la pesca e gli oceani per una gestione delle attività alieutiche sostenibile, innovativa, inclusiva e basata su dati scientifici.

produttori si sono attivate per definire piani strategici di produzione e vendita per fissare le quantità da immettere sul mercato, con ricadute positive sull'intera filiera;
- l'implementazione di un quadro informativo chiaro per i consumatori, inclusivo di etichette, per aiutare i consumatori nell'effettuare scelte consapevoli nella fase di acquisto;
- la creazione dell'Osservatorio sul mercato europeo della pesca e dell'acquacoltura - European Market Observatory for Fisheries and Aquaculture (EUMOFA), con lo scopo di fornire strumenti di market intelligence sui prodotti della pesca e dell'acquacoltura.

Sicurezza alimentare

Tra gli obiettivi del Green Deal vi è, poi, la progettazione di un sistema alimentare "giusto, sano e rispettoso dell'ambiente", i cui principi sono definiti all'interno della Strategia "dal consumatore al produttore", che riguarda naturalmente anche i settori della pesca e dell'acquacoltura. Anche in questo caso, come evidenzia il già citato studio presentato dal Parlamento europeo, il tema della sostenibilità è riconosciuto come il cardine per un sistema alimentare sicuro, in grado di rigenerarsi e far fronte alla domanda proveniente dal mercato. Il ritardo o la mancata transizione verso un modello di pesca e acquacoltura a minor impatto ambientale, infatti, costituiscono un rischio per la produzione ittica, che potrebbe non essere più in grado di far fronte alla domanda e comportare problemi legati alla sicurezza alimentare. A tal proposito, più di recente la Commissione europea ha adottato delle ulteriori linee guida, sulla scia dei principi dell'European Green Deal, per rendere il settore dell'acquacoltura più sostenibile e competitivo nel periodo 2021-2030[5]. Ancora una volta, quindi, l'impatto esercitato dall'attuazione del Green Deal risulta significativo per il settore della pesca e dell'acquacoltura, che dovranno impegnarsi su diversi fronti. In primis, nel cambiamento del modello produttivo, prediligendo le filiere corte, l'innovazione di prodotto e la pesca di specie a bassa trofia. In secondo luogo, impegnandosi nel garantire la sostenibilità degli stock pescati, riducendo le emissioni e l'impatto ambientale negativo legato alla navigazione. Lo studio presentato dal Parlamento, inoltre, fornisce delle raccomandazioni relative alle importazioni da paesi terzi, che dovranno rispettare gli standard in vigore nell'Unione europea e garantire dei sistemi di tracciamento ed etichettatura.

[5] Strategic guidelines for a more sustainable and competitive EU aquaculture for the period 2021 to 2030.

Principali novità in ambito europeo sulla decarbonizzazione dei trasporti e della flotta

Target e obiettivi a favore della transizione energetica

A luglio del 2023 il Consiglio ha approvato il testo dell'accordo su FuelEU Maritime (di cui si era già fatta menzione nel precedente XI Rapporto sull'Economia del Mare), finalizzato a ridurre l'impronta di carbonio del settore marittimo nell'UE, attraverso l'utilizzo di combustibili sostenibili e a basse emissioni. Con questa iniziativa, la Commissione europea sancisce il proprio impegno verso la decarbonizzazione del settore dei trasporti marittimi, attraverso una serie di disposizioni che fissano dei target e degli incentivi a favore della transizione energetica. I punti principali sono di seguito illustrati:

- la riduzione graduale dell'intensità dei gas a effetto serra dei combustibili utilizzati (dal 2% nel 2025 fino all'80% entro il 2050);
- la creazione di un regime speciale di incentivi per sostenere l'utilizzo dei combustibili rinnovabili di origine non biologica (RFNBO);
- l'esclusione dei combustibili fossili dal processo di certificazione del regolamento;
- l'obbligo per le navi passeggeri e portacontainer di collegarsi all'alimentazione elettrica da terra per il fabbisogno di energia elettrica mentre sono ormeggiate alla banchina (a partire dal 2030);
- il pooling volontario del saldo di conformità delle navi[6].

Inoltre, come già anticipato, l'impatto del Green Deal sul settore dei trasporti è stato valutato, nel corso del 2023, da uno studio condotto dal Parlamento europeo, focalizzato sulla decarbonizzazione della flotta utilizzata per la pesca, possibile attraverso la riduzione nel consumo di combustibili fossili e l'utilizzo di fonti energetiche rinnovabili. Tra le soluzioni individuate all'interno dello studio, che non manca di citare l'importanza della pesca sostenibile per la decarbonizzazione del settore, vi è l'ammodernamento della flotta navale e l'utilizzo di attrezzature per la pesca più efficienti e a minor impatto ambientale, in un'ottica di circolarità e riduzione dei rifiuti. Tuttavia, la misura principale che deve essere attuata per realizzare la transizione energetica del settore, riguarda il monitoraggio e l'audit dei consumi energetici. Solo attraverso la raccolta di dati sui consumi durante le diverse fasi di navigazione, infatti, è possibile adottare soluzioni differenziate e che tengano conto delle diverse dimensioni delle flotte. Lo studio evidenzia, infine, come nonostante gli sforzi avviati la decarbonizzazione del settore sia ancora in ritardo rispetto al raggiungimento degli obiettivi prefissati.

[6] In sostanza, si tratta di un meccanismo volontario di messa in comune (pooling), in base al quale le navi saranno autorizzate a mettere in comune il loro saldo di conformità con una o più navi; il saldo medio del pool dovrà rispettare i limiti di intensità dei gas a effetto serra.

Investimenti e impegni internazionali dell'UE

Programma pilota "EU Blue Champions"

Uno dei principali ostacoli alla transizione energetica e ambientale è legato alla scarsità delle risorse disponibili, sia in termini di capitale umano che di capitale economico. Non presentano eccezioni i settori collegati all'economia del mare, a cui si richiede uno sforzo significativo in termini di transizione verso modelli sostenibili. Per far fronte alle barriere finanziarie, la Commissione europea, in collaborazione con le Banca europea degli investimenti, ha lanciato un nuovo schema pilota denominato EU Blue Champions, supportato dalla piattaforma BlueInvest e indirizzato al finanziamento di progetti innovativi. In particolare, i progetti selezionati[7] dovranno contribuire alla Missione UE "Ripristino dei nostri oceani e delle acque" e gli obiettivi ad essa collegati, ottenendo in aggiunta il supporto di una consulenza finanziaria da parte dell'EIB.

L'importanza di un Blue Forum

Inoltre, anche a livello internazionale l'Unione europea continua il suo impegno nell'attrazione di capitali per l'economia blu sostenibile, come riaffermato nel corso della COP28 di Dubai. In tale occasione, infatti, la Commissione ha donato 1 milione d'euro alla Blue Mediterranean Partnership, un'iniziativa volta a catalizzare investimenti nei paesi extra-UE dell'area mediterranea, come l'Egitto, il Marocco e la Giordania. Tra le priorità stabilite dalla partnership vi sono gli investimenti volti ad aumentare la resilienza delle zone costiere, il turismo sostenibile, il trattamento delle acque reflue, l'economia circolare, la riduzione dei rifiuti derivanti dalla plastica e la biodiversità marina.

Per sostenere la transizione verde dell'economia blu, la decarbonizzazione e il disinquinamento della produzione di energia, del trasporto marittimo e dei porti, la Commissione UE ritiene fondamentale favorire le iniziative di networking anche attraverso dei "forum blu" per gli utenti del mare (Blue Forum). La finalità è quella di rafforzare e coordinare il dialogo tra operatori offshore, parti interessate e ricercatori impegnati nella pesca, nell'acquacoltura, nel trasporto marittimo, nel turismo, nell'energia rinnovabile e in altre attività, sviluppando sinergie e piani d'azione condivisi. In tal senso, l'Italia si è dotata tempestivamente del "Blue Forum Italia Network".

L'Italia si dota del Piano del mare 2023-2025

Verso una politica marittima unitaria e strategica

A luglio 2023, è stato istituito il Comitato interministeriale per le politiche del mare (Cipom), composto da undici ministeri con diverse competenze sul mare, per approvare il Piano del mare 2023-2025. Tale documento costituisce lo strumento di programmazione del Governo e del Parlamento per avviare una politica marittima unitaria e strategica, volta allo sviluppo delle potenzialità delle filiere marittime e al raggiungimento degli obiettivi di sviluppo sostenibile. Inoltre, con l'adozione del Piano del mare, l'Italia aspira ad aumentare la propria rilevanza a livello

[7] L'obiettivo è di identificare 20 progetti innovativi, con il potenziale di interessare finanziatori pubblici o privati e qualificarsi per un finanziamento della Banca europea degli investimenti (EIB).

sovranazionale, così da poter influenzare ed indirizzare la definizione delle politiche europee in materia. Il Piano mira a realizzare, infatti, il coordinamento e l'integrazione delle politiche per il mare attuate dai ministeri competenti, aumentandone l'efficacia tramite sinergie e semplificazioni amministrative, in armonia con la legislazione europea vigente.

A tal fine, il Piano delinea una serie di indirizzi strategici in tema di valorizzazione e tutela del mare, sia dal punto di vista ecologico, ambientale e logistico, che con riferimento alla valorizzazione economica, legata all'archeologia subacquea, al turismo, alle iniziative a favore della pesca e dell'acquacoltura, allo sfruttamento delle risorse energetiche.

In quest'ottica, viene riconosciuta l'importanza, all'interno del Piano, dei dati sul valore aggiunto prodotto dal settore e il suo moltiplicatore, forniti all'interno del Rapporto nazionale sull'Economia del Mare[8] a cura del Centro Studi Tagliacarne-Unioncamere-OsserMare.

L'Osservatorio Nazionale sull'Economia del Mare – OsserMare

In coerenza con la priorità europea 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, sviluppo e analisi previsionale utili al sistema imprenditoriale, istituzionale e scientifico. Con l'obiettivo di condividere i dati a livello nazionale, europeo e mediterraneo.

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 di una "Trend Academy Nazionale" - TrendMare e di un "Sistema Nazionale di monitoraggio" – SisteMare.

Tra le finalità perseguite dal Piano del mare 2023-2025, inoltre, risultano le seguenti:

- la valorizzazione delle vie del mare e lo sviluppo del sistema portuale;
- la promozione ed il coordinamento delle politiche volte al miglioramento della continuità territoriale da e per le isole;
- la valorizzazione delle economie delle isole minori;
- la promozione a livello internazionale del sistema-mare nazionale.

Per fare ciò, il Piano è articolato in sedici direttrici diverse, corrispondenti ai diversi settori che compongono l'economia del mare, per ognuna delle quali vengono riportate le principali criticità emerse nella fase istruttoria, e le possibili soluzioni per superarle. Uno sforzo, a livello programmatico,

[8] Nel Piano viene citato l'XI Rapporto Nazionale sull'Economia del Mare, Centro Studi Tagliacarne – Unioncamere – OsserMare.

Ridare centralità al mare come motore di crescita dell'economia italiana

motivato dalla volontà di ridare centralità al mare come motore di crescita dell'economia italiana, passando da una "crescita blu" ad un'economia del mare sostenibile. A tal fine, l'approccio perseguito si basa su due pilastri:

- lo stimolo al progresso delle imprese e delle competenze marittime;
- la garanzia di un uso libero, sicuro e sostenibile del mare e la tutela della sua biodiversità.

Scendendo nel dettaglio dei comparti individuati, l'economia del mare è stata suddivisa in sedici direttrici, che spaziano dalle rotte commerciali, i porti e l'energia, alla cantieristica, pesca e acquacoltura, fino al turismo e alla sicurezza[9]. Il tutto in un'ottica di contemperamento e coordinamento tra i diversi settori, il cui sviluppo non deve entrare in conflitto con la crescita degli altri settori della filiera.

Il Piano, che ha durata triennale, è soggetto ad un aggiornamento annuale in funzione degli obiettivi conseguiti, nonché delle eventuali ulteriori priorità individuate dal Cipom, a seguito dell'attività di monitoraggio e valutazione dei risultati condotta.

Per quanto riguarda il finanziamento delle politiche previste all'interno del Piano, invece, non sono previste risorse economiche da impiegare direttamente, e diverse azioni non necessitano di un impiego di risorse per essere attuate. Tuttavia, le singole amministrazioni mantengono inalterate le proprie funzioni di programmazione e spesa, così come la capacità di decidere in merito a come impiegare le risorse necessarie al raggiungimento degli obiettivi previsti dal Piano, in base alle proprie aree di competenza.

Entrando nei contenuti di alcune delle direttrici esaminate nel Piano, si può comprendere meglio il posizionamento dell'Italia rispetto alle iniziative dell'UE, così come le politiche delineate per lo sviluppo dei diversi comparti.

Transizione ecologica dell'industria del mare

Per quanto concerne gli sforzi legati alla transizione energetica, che incidono in via prioritaria sul settore dei trasporti marittimi, l'Italia è allineata alle iniziative intraprese a livello europeo, che trovano forma, ad esempio, nel pacchetto Fit for 55% o ReFuel Maritime. Tuttavia, all'interno del Piano vengono poste in luce anche le difficoltà legate alla decarbonizzazione del settore navale, che risulta uno dei più difficili da rendere carbon neutral, essendo limitata la capacità produttiva di nuovi mezzi a basse emissioni. Ciò comporta, allo stato attuale, un rallentamento nella sostituzione della flotta navale esistente, che può avvalersi, invece, di un approccio pragmatico fondato sull'efficientamento energetico e sull'utilizzo di combustibili alternativi. A tal proposito, nel Piano viene posta particolare enfasi sulla necessità di introdurre, in

[9] Spazi marittimi; rotte commerciali; porti; energia proveniente dal mare; transizione ecologica dell'industria del mare; pesca e acquacoltura; cantieristica; industria armatoriale; lavoro marittimo; ecosistemi e aree marine protette; dimensione subacquea e risorse geologiche dei fondali; sistema delle isole minori; turismi del mare; cambiamenti climatici; cooperazione europea e internazionale; sicurezza.

maniera massiccia, nuovi biocombustibili, senza i quali non è possibile "fare il salto di qualità necessario".

Per raggiungere l'obiettivo di decarbonizzazione, infine, si ribadisce l'importanza di andare oltre le misure di natura tecnica e/o economica, garantendo, in primis, la disponibilità di nuovi carburanti, nuove tecnologie e motori a prezzi accessibili, oltre che di personale di bordo addestrato per l'utilizzo in sicurezza.

Pesca e acquacoltura

Nel Piano si ricorda che il settore della pesca è profondamente allineato alle politiche europee, in particolare la Politica Comune della Pesca, essendo la materia di competenza esclusiva dell'UE. Nonostante l'importanza rivestita dal settore, si evidenzia come la pesca italiana abbia perso progressivamente rilevanza da un punto di vista economico, a causa di fenomeni quali: la riduzione della flotta, lo stato di sovra-sfruttamento delle risorse biologiche dei mari, la riduzione degli spazi marini costieri, il degrado degli ecosistemi.

Le politiche sul tema, quindi, sono finalizzate a garantire la rinnovabilità delle risorse alieutiche durante la pesca, minimizzare gli impatti sulla biodiversità e regolare l'accesso agli spazi marini. Inoltre, poiché l'attività della pesca può contribuire positivamente al raggiungimento del goal 14 dell'ONU e ha un ruolo sociale e di presidio alla fascia costiera, è importante che la politica generi un sistema di regole, schemi formativi, incentivi e sanzioni per regolare l'accesso alle risorse, razionalizzandone il prelievo. Analoghe considerazioni valgono per il settore dell'acquacoltura, che necessita di politiche mirate allo sviluppo del comparto. A tal fine, all'interno del Piano vengono delineate le seguenti azioni:

- accelerare il processo di definizione delle Zone Allocate per l'Acquacoltura (AZA);
- tutelare le zone umide costiere;
- investire sulla qualità dei prodotti freschi e trasformati e sui sistemi di etichettatura;
- rivedere rapidamente tutta la materia delle concessioni demaniali, con canoni e regole appropriate, per fare assumere al settore il ruolo strategico atteso;
- considerare che molti progetti per attività in mare (produzione di energia, estrazione) potrebbero integrarsi con impianti innovativi di acquacoltura, molte strutture potrebbero essere adattate per ospitare nurseries o strutture attrattive per pelagici.

  Ciò in quanto lo sviluppo del settore può giocare un ruolo fondamentale nel supporto e nell'integrazione delle produzioni da pesca, soprattutto per quanto concerne la raccolta di dati in un sistema centrale informatizzato, che può consentire un nuovo approccio alla pianificazione della pesca e della acquacoltura.

Il settore della cantieristica navale riveste un ruolo strategico, sia per lo sviluppo economico nazionale, sia per l'autonomia strategica europea.

Focus sulla cantieristica navale

Tuttavia, il settore della navalmeccanica italiana ed europea è minacciato dalla concorrenza sleale dei paesi asiatici, che sovvenzionano le proprie industrie e ostacolano i negoziati volti alla creazione di un level playing field per gli operatori di settore. Per tali ragioni, il piano ambisce a rafforzare la competitività dei cantieri navali italiani, diversificando la produzione e riducendo il differenziale di prezzo esistente, attraverso la realizzazione di un disegno condiviso a livello europeo, responsivo delle sfide legate alla transizione verde e digitale. Per fare ciò, si rivela necessaria l'adozione, a livello europeo, di soluzioni volte a restaurare il "level playing field", tramite la creazione di strumenti di difesa commerciale di natura settoriale, anche a livello unilaterale (in caso di probabile mancato accordo internazionale). In secondo luogo, per rafforzare la competitività dell'industria navalmeccanica, vengono individuate le seguenti azioni:

- uniformazione dei criteri costruttivi agli standard europei;
- introduzione di criteri tassonomici per l'accesso alla finanza sostenibile, per stimolare gli investimenti verdi e digitali sia dal lato della produzione che della domanda;
- introduzione di strumenti di supporto finanziario-fiscale;
- promozione di interventi, europei o nazionali, di stimolo allo sviluppo tecnologico, come il rinnovo della Co-Programmed Partnership on Zero Emission Waterborne Transport;
- creazione di un Patto sulle competenze per risolvere il problema della carenza di professionalità ad hoc.

In questo contesto, l'Italia può rivestire un ruolo fondamentale nella definizione di una strategia europea dedicata al settore che sappia, al contempo, far procedere in parallelo le scelte di carattere politico con quelle legate alla ricerca e all'innovazione tecnologica.

Il PNRR per l'economia blu

Si riepilogano di seguito le principali misure di investimento d'interesse per l'economia del mare previste nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, come riportate nella sua versione riprogrammata alla fine del 2023[10]; si tratta di misure tutte inserite nella Missione 2 dedicata alla transizione verde.

Isole verdi

M2C1.3 - Investimento 3.1 - Isole verdi

Si prevede il finanziamento e l'attuazione di progetti in materia di energia, acqua, trasporti e rifiuti in 19 piccole isole non connesse alla terraferma. Gli interventi ammissibili[11] al finanziamento – attuati dal Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica - riguardano:

[10] Proposta di Decisione di esecuzione del Consiglio UE: COM(2023) 765 final del 24.11.2023.

[11] Al fine di garantire che la misura sia conforme agli orientamenti tecnici sull'applicazione del principio "non arrecare un danno significativo" (2021/C58/01), i criteri di ammissibilità contenuti nel capitolato d'oneri per i prossimi inviti a

- efficientamento energetico;
- sviluppo e/o miglioramento dei servizi e delle infrastrutture di mobilità collettiva; bus e imbarcazioni alimentati a energia elettrica; pensiline per i servizi di trasporto pubblico; car sharing, bike sharing e scooter sharing;
- costruzione e/o adattamento di piste ciclabili, costruzione di zone di riparo;
- efficienza della raccolta differenziata con il rafforzamento dei sistemi di raccolta;
- costruzione/ammodernamento di isole ecologiche con relativo centro di riutilizzo;
- sistemi di desalinizzazione;
- impianti per la produzione di energia da fonti rinnovabili, compresa l'energia fotovoltaica, l'eolico offshore, le energie marine rinnovabili quali l'energia del moto ondoso o l'energia mareomotrice;
- misure di efficientamento energetico volte a ridurre la domanda di energia elettrica;
- interventi sulla rete elettrica e sulle relative infrastrutture: dispositivi di stoccaggio, integrazione del sistema dell'energia elettrica con il sistema idrico dell'isola, smart grids, sistemi innovativi di gestione e monitoraggio dell'energia.

Ad ottobre 2023, con il pagamento della terza rata del finanziamento UE all'Italia, risultava raggiunto il traguardo dell'entrata in vigore del decreto direttoriale di approvazione dei progetti, per uno stanziamento totale di 200 milioni di euro. Di tale stanziamento, nella IV relazione del Governo sullo stato di attuazione del PNRR (febbraio 2024), la spesa sostenuta è ancora pari a zero.

Porti verdi

M3C2.1 Investimento 1.1 - Porti verdi: interventi in materia di energia rinnovabile ed efficienza energetica nei porti

L'obiettivo principale di questa misura, attuata dal Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, è di ridurre le emissioni di CO_2 e migliorare la qualità dell'aria nelle città portuali, attraverso interventi finalizzati all'efficienza energetica e alla promozione dell'uso dell'energia rinnovabile nei porti. I progetti devono essere selezionati tra quelli che le singole autorità di sistema portuale hanno indicato nei documenti di pianificazione energetica ambientale del sistema portuale (DEASP). Ci si attende, inoltre, che il programma "Porti verdi" consenta di ridurre in

presentare progetti dovranno escludere le attività di cui al seguente elenco: i) attività connesse ai combustibili fossili, compreso l'uso a valle; ii) attività nell'ambito del sistema di scambio di quote di emissione dell'UE (ETS) che generano emissioni di gas a effetto serra previste non inferiori ai pertinenti parametri di riferimento; iii) attività connesse alle discariche di rifiuti, agli inceneritori e agli impianti di trattamento meccanico biologico; iv) attività nel cui ambito lo smaltimento a lungo termine dei rifiuti potrebbe causare un danno all'ambiente. Il capitolato d'oneri deve inoltre prevedere che siano selezionate solo le attività conformi alla pertinente normativa ambientale dell'UE e nazionale.

modo significativo altri inquinanti da combustione, che sono la causa principale del deterioramento della qualità dell'aria nelle città portuali. Questo investimento comprende l'acquisto di veicoli e imbarcazioni di servizio a emissioni zero o la trasformazione di veicoli e imbarcazioni di servizio a combustibile fossile in veicoli e imbarcazioni di servizio a emissioni zero.
Entro il 2026, con tale investimento, dovranno essere approvati almeno 75 progetti per le autorità portuali. A novembre 2023 (Relazione della Corte dei conti) risultavano stanziati 225 milioni di euro (sui 270 milioni di stanziamento complessivo), mentre, nella IV relazione del Governo sullo stato di attuazione del PNRR (febbraio 2024), la spesa sostenuta è ancora pari a zero.

Habitat marini

M2C4 - Investimento 3.5: Ripristino e tutela dei fondali e degli habitat marini

Questa misura, attuata dal Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, comprende azioni su vasta scala per il ripristino e la tutela dei fondali e degli habitat marini, finalizzate a invertire l'attuale tendenza al degrado di tali ecosistemi.
Le azioni specifiche devono comprendere lo sviluppo di un'adeguata mappatura degli habitat dei fondali marini e il monitoraggio ambientale. Al fine di garantire un'adeguata pianificazione e attuazione di misure di ripristino e protezione su larga scala, il sistema nazionale di ricerca e osservazione degli ecosistemi marini e costieri deve essere rafforzato. Devono essere, inoltre, potenziate le piattaforme di osservazione marina per aumentare la capacità tecnico-scientifica di monitorare l'ambiente marino e, in particolare, di valutare l'efficacia delle misure di protezione e gestione nell'ambito dello scenario del cambiamento climatico. Tali investimenti devono, quindi consentire una mappatura completa e sistematica degli habitat sensibili nelle acque marine italiane, al fine di procedere al ripristino ambientale e alla designazione di zone protette, in linea con la strategia dell'UE sulla biodiversità del 2013 e con la direttiva quadro sulla strategia per l'ambiente marino.
Considerate le attività di ricerca previste sugli ecosistemi marini, con la revisione del Piano, è stato chiarito che la misura può comportare l'acquisto di attrezzature scientifiche e/o navi. In particolare, le navi di nuova costruzione utilizzeranno le tecnologie più avanzate disponibili, garantendo quanto più possibile la prevenzione e il controllo dell'inquinamento.
Nella riprogrammazione del Piano, non sono stati indicati obiettivi intermedi, ed il termine di attuazione è stato fissato complessivamente, al 2025, con il completamento di almeno 22 interventi su larga scala per il ripristino e la tutela dei fondali e degli habitat marini e dei sistemi di osservazione delle coste.

Contratti di filiera

M2C1 - Investimento 3.4 Fondo Rotativo Contratti di Filiera (FCF) per il sostegno dei contratti di filiera per i settori agroalimentare, pesca e acquacoltura, silvicoltura, floricoltura e vivaismo

Si tratta di una nuova misura, da attuare dal Ministero dell'agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste, introdotta con la riprogrammazione del PNRR. L'investimento è finalizzato ad incentivare gli investimenti privati e a migliorare l'accesso ai finanziamenti nei settori agroalimentare, pesca e acquacoltura, silvicoltura, floricoltura e vivaismo italiani. Il Fondo opererà con l'erogazione dei contributi a fondo perduto e finanziamenti agevolati tramite la società a partecipazione pubblica ISMEA (Istituto di Servizi per il Mercato Agricolo Alimentare).

Il Fondo si rivolge ad imprese, gruppi di imprese e associazioni di produttori agricoli nonché alle organizzazioni di ricerca per progetti che perseguano gli obiettivi di riduzione delle emissioni di gas serra, degli sprechi alimentari, nonché alla diminuzione dell'uso di pesticidi e antimicrobici, oltre che ad iniziative volte al miglioramento dell'efficienza energetica, allo sviluppo della digitalizzazione e del ricorso alle energie rinnovabili nei comparti indicati.

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

Nel 2024 la Commissione Europea ha pubblicato la settima edizione di "The EU Blue Economy Report", un rapporto annuale con il quale si fotografa la portata e la dimensione dell'economia blu in tutta l'Unione Europea.

La finalità rimane quella di supportare i responsabili politici e le parti interessate nella ricerca di uno sviluppo sostenibile degli oceani, dei mari e delle risorse costiere. Stante tale necessità, l'analisi si concentra su tutte le attività *marine-based*, ovvero le attività che si svolgono direttamente nell'ambiente marino (prodotti ittici, trasporti marittimi, etc.), ma anche sulle attività *marine-related*, ovvero quelle attività che si svolgono sulla terraferma e che utilizzano o producono prodotti e servizi collegati alle attività marine (attività portuali, cantieristica navale, etc.). L'analisi si concentra non solo sui settori che tradizionalmente forniscono un contributo all'economia del mare, ma anche su settori emergenti e innovativi, capaci di portare nuove opportunità per gli investimenti e sprigionare un grande potenziale per lo sviluppo delle comunità costiere[12].

L'ascesa dell'economia blu, lo stop nel 2020 e la ripresa nel 2021

Dal punto di vista geografico, il Report si concentra sul territorio dell'Unione Europea comprese, ove possibile, le regioni ultraperiferiche dell'UE e gli Stati membri senza sbocco sul mare. Dal punto di vista temporale, invece, l'analisi si focalizza sul periodo 2009-2021.

Il Rapporto fotografa dopo una drastica battuta di arresto nel 2020, una significativa ripresa nel 2021 che, tuttavia, non riesce a riportare i livelli di ricchezza a quelli osservabili nel periodo pre-pandemico. Evidenti risultano, infatti, le conseguenze provocate dallo scoppio della crisi da Covid-19 che ha colpito tutto il mondo sociale e produttivo e che per l'economia blu, in particolare, ha provocato un significativo impatto sia in termini di valore aggiunto prodotto che di occupati.

Le misure cautelative adottate da tutti i governi degli Stati membri per far fronte alla crisi pandemica generata dal Covid-19, come la cancellazione

[12] Nel Rapporto, le attività che partecipano alla Blue Economy sono distinte in consolidate (*established*), cioè tradizionalmente presenti nelle economie costiere, ed emergenti, cioè di nuova introduzione o ad alto contenuto innovativo.

- Tra i **settori consolidati**: lo sfruttamento delle risorse marine viventi (tramite la pesca e l'acquacoltura) ed inerti (risorse minerarie dei fondali), energia marina rinnovabile (eolico), attività portuali, il settore della costruzione navale, i trasporti marittimi ed il turismo costiero.
- Nei **settori emergenti**, si contano la produzione di energia dagli oceani (maree e correnti, etc.), le biotecnologie blu e l'industria della desalinizzazione.

I dati analizzati nel presente paragrafo fanno riferimento esclusivo ai settori consolidati. Per i tre settori emergenti, considerata l'oggettiva difficoltà di misurazione, sono disponibili meno dati, fattore che limita di fatto l'analisi, sia dal punto di vista degli indicatori macroeconomici che dal punto di vista territoriale.

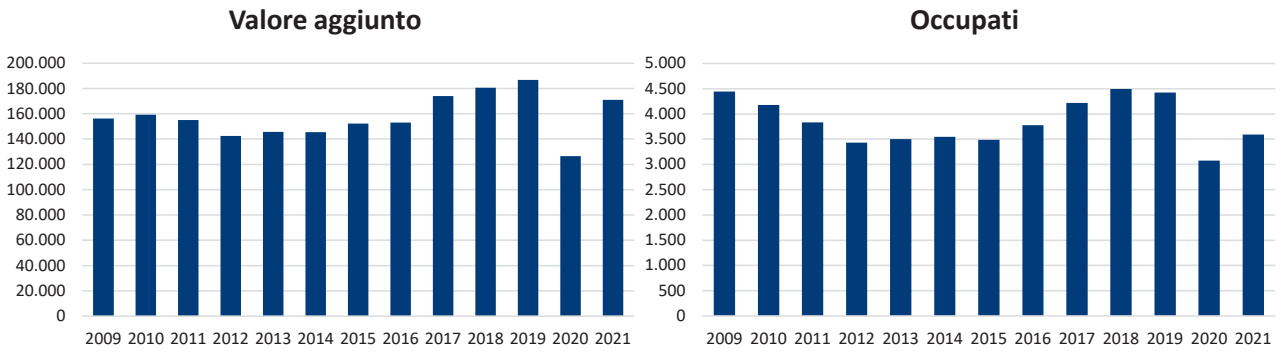
di eventi pubblici, le restrizioni agli spostamenti, le chiusure dei servizi di ristorazione e turistici hanno inciso fortemente sull'economia blu, tanto da generare, nel solo 2020, un'erosione del valore aggiunto prodotto del 32% e una flessione del numero di occupati del 30% rispetto all'anno precedente.

Non si è ancora tornati ai livelli pre-pandemici

Nel 2021, grazie alla ripresa delle attività economiche, in tutta l'Unione Europea, il valore aggiunto lordo generato dalla *Blue Economy* risulta pari a 171,1 miliardi di euro, ovvero più di 44 miliardi di euro in più rispetto a quanto si rilevava nel 2020 (+35%), quando il valore aggiunto prodotto ammontava a circa 127 miliardi di euro, ma inferiore rispetto ai livelli pre-pandemia di quasi 16 miliardi di euro (nel 2019 la ricchezza prodotta era pari a 186,8 miliardi di euro).

Un andamento particolarmente rilevante, considerato che il peso dell'economia blu rispetto al sistema economico dell'area, con i soli cosiddetti settori "consolidati", risulta pari, nel 2021, all'1,3%, in aumento rispetto a quanto si rilevava nel 2020 quando era pari all'1,0%.

Valore aggiunto e occupati dell'economia del mare nell'Ue-27
Anni 2009-2021 (valori assoluti in milioni di euro e in migliaia)



Fonte: The EU Blue Economy Report, 2024

Gli effetti della ripresa successiva allo scoppio della crisi pandemica si ripercuotono anche sul mercato del lavoro della *Blue Economy*. Nel 2021, infatti, il numero di lavoratori impiegati nell'economa del mare si attesta a 3,6 milioni di persone, registrando un incremento di oltre 500 mila posti di lavoro rispetto al 2020 (in termini percentuali si tratta di un incremento del 17%).

Il dato aggregato cela, come lecito attendersi, profonde differenze territoriali. Il contributo all'economia del mare risulta, in effetti, notevolmente diverso tra gli Stati membri. L'improvviso cambiamento determinato dalla crisi pandemica ha poi inciso intensamente su alcune

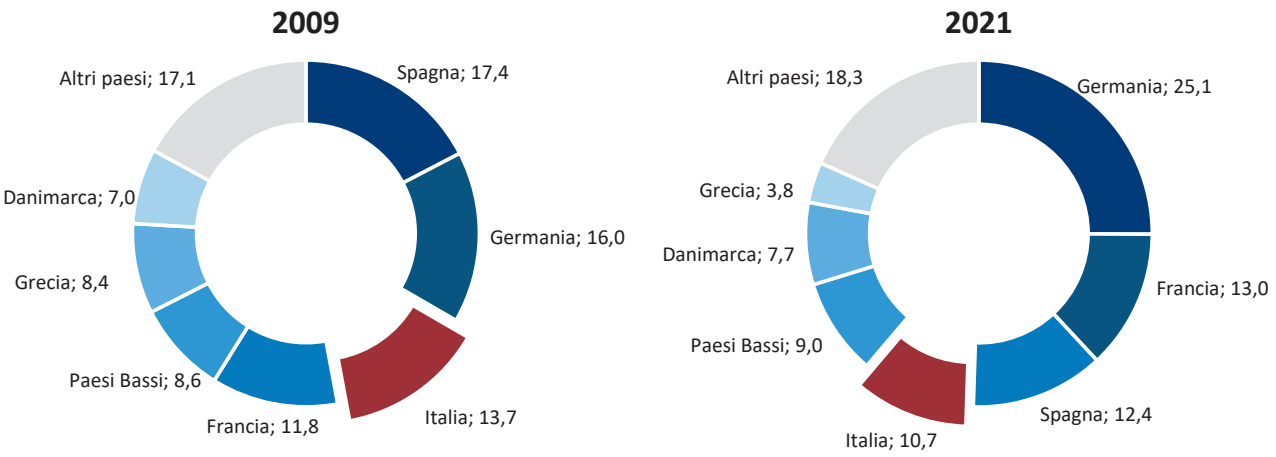
economie, modificando il contributo fornito in termini relativi dai diversi Stati membri dell'Ue a 27.

L'Italia tra le maggiori economie blu in Europa

Per quanto riguarda l'apporto in termini di ricchezza prodotta, le maggiori economie risultano la Germania (25,1%), la Francia (13,0%), la Spagna (12,4%) e l'l'Italia (10,7%). Complessivamente questi paesi producono ben oltre la metà – precisamente il 61,2% - del valore aggiunto dell'economia blu europea. Rispetto al 2019 si evidenzia una marcata erosione della quota di valore aggiunto prodotta dalla Spagna, che passa dal precedente 17,4% all'attuale 12,4% e della Grecia, che passa dal precedente 8,4% all'attuale 3,8%.

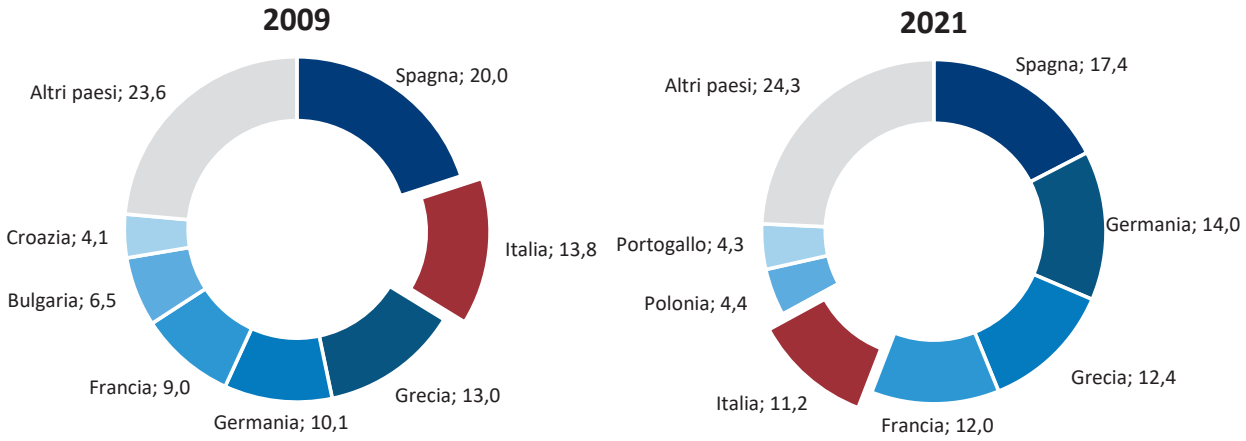
Si evidenzia, invece, rispetto al 2009, un incremento della quota di valore aggiunto prodotto dalla Germania, pari precisamente a +9,1 punti percentuali. Tra le principali economie, aumentano il proprio contributo alla formazione del valore aggiunto anche la Francia (dall'11,8% al 13,0%) In riduzione, invece, il contributo fornito dall'Italia, che passa dal 13,7% registrato nel 2009 al 10,7% del 2021, collocandosi al quarto posto della classifica.

Contributo dei principali Paesi al valore aggiunto lordo dell'economia blu nell'Ue-27
Anni 2009 e 2021 (composizione %)



Fonte: The EU Blue Economy Report, 2024

Contributo dei principali Paesi all'occupazione dell'economia blu nell'Ue-27
Anni 2009 e 2021 (composizione %)



Fonte: The EU Blue Economy Report, 2024

Guardando al contributo fornito in termini di offerta di posti di lavoro, si evidenzia come l'Italia occupi, nel 2021, l'11,2% dei "Blue Jobs" posizionandosi in questo caso al quinto posto a livello europeo, preceduta da Spagna (17,4%), Germania (14,0%), Grecia (12,4%) e Francia (12,0%).

Analogamente a quanto riscontrato per il valore aggiunto, sebbene con minore intensità, si evince una riduzione, rispetto al 2009, del contributo dell'Italia all'occupazione dell'economia blu d'Europa, considerato che il peso del nostro Paese passa dal 13,8% del 2009 all'11,2% del 2021.

Il nostro Paese spicca nella formazione della ricchezza di tutti i settori "blu"

La scomposizione del valore aggiunto per settori di produzione, evidenzia come, nello scacchiere europeo, nonostante il profondo impatto della crisi sanitaria, l'Italia continui ad occupare una posizione significativa in riferimento a tutti i settori consolidati della *Blue Economy*.

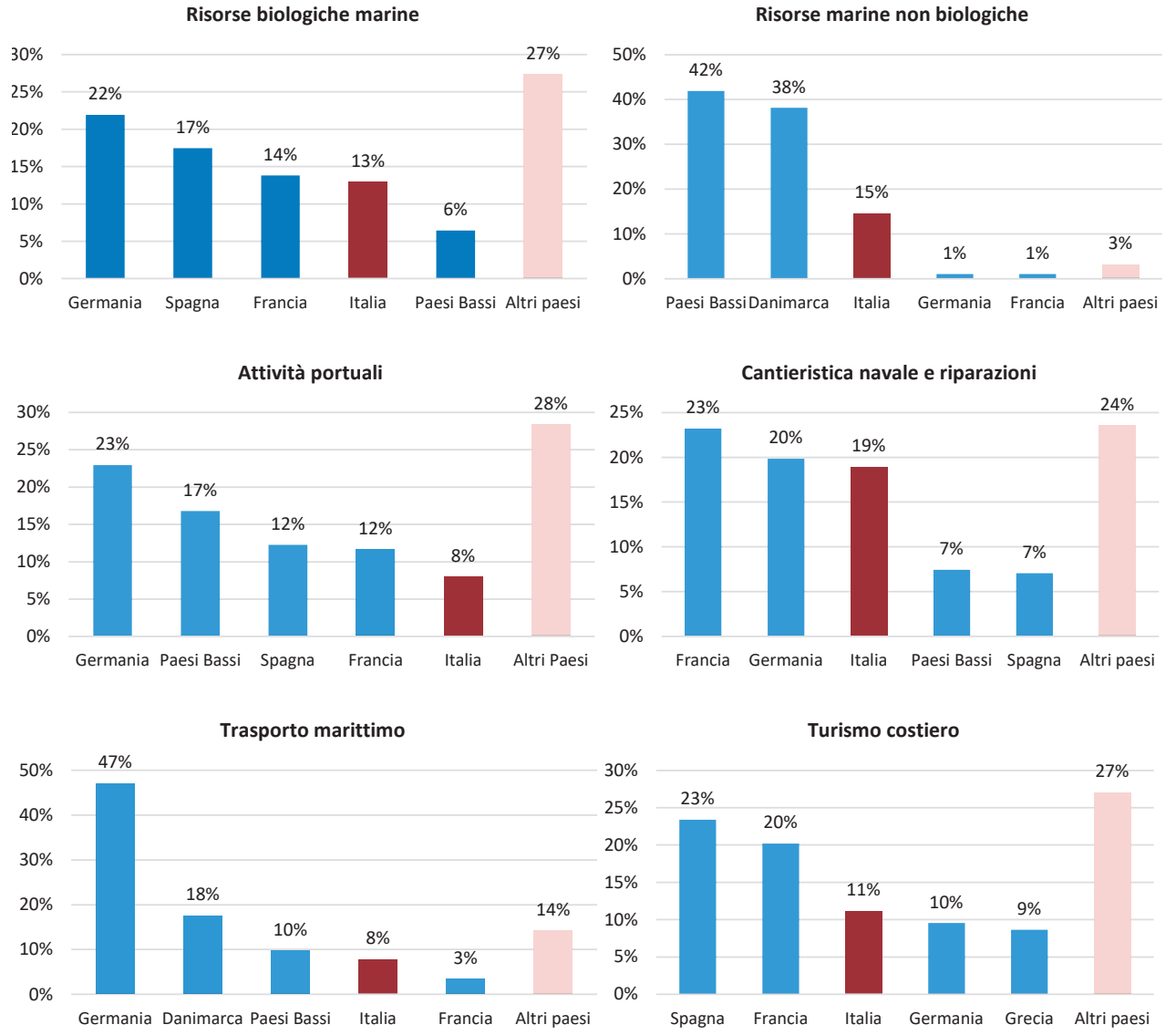
Nel settore delle risorse biologiche marine, l'Italia produce il 13% dell'intero valore aggiunto generato dal settore a livello europeo, collocandosi al quarto posto dopo la Germania (22%), la Spagna (17%) e la Francia (14%).

Nelle attività relative all'estrazione dai mari di petrolio, gas e altri minerali, ovvero delle risorse marine non biologiche, l'Italia produce il 15% del valore aggiunto europeo. Si tratta del terzo contributo fornito alla produzione della ricchezza. Al primo posto si trovano i Paesi Bassi (42%) e al secondo posto la Danimarca con un contributo pari al 38%. Risulta totalmente residuale l'apporto degli altri paesi (3%).

Il nostro Paese si colloca al terzo posto anche nella cantieristica navale e riparazioni, con il 19% del valore aggiunto (preceduto da Francia, 23%, e Germania, 20%), e nel turismo costiero, dove contribuisce per l'11% (al primo e secondo posto, rispettivamente, Spagna, 23%, e Francia, 20%).

In riferimento al trasporto marittimo si colloca invece al quarto posto, contribuendo per l'8% al valore aggiunto dell'attività economica, preceduta dalla Germania (47%) e dalla Danimarca (18%) che congiuntamente producono ben oltre la metà della ricchezza generata dal comparto all'interno dell'Ue a 27; ci precedono anche i Paesi Bassi, al terzo posto con il 10%. L'unica attività in cui l'Italia fornisce un contributo minoritario rispetto alle altre grandi economie blu europee sono le attività portuali, dove genera l'8% dell'intero valore aggiunto europeo. La precedono la Germania (23%), i Paesi Bassi (17%), la Spagna (12%) e la Francia (12%).

Valore aggiunto lordo dell'economia del mare nell'Ue-27 per settore e Paese
Anno 2021 (composizione %)



Fonte: The EU Blue Economy Report, 2024

2 L'IMPATTO DELL'ECONOMIA DEL MARE

2.1 Quadro definitorio e metodologico

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

Scendendo maggiormente nel dettaglio, l'economia del mare viene rappresentata e analizzata attraverso i seguenti settori:

I settori dell'economia del mare

- *Filiera ittica*: ricomprende le attività connesse con la pesca, la lavorazione del pesce e la preparazione di piatti a base di pesce, incluso il relativo commercio all'ingrosso e al dettaglio;
- *Industria delle estrazioni marine*: riguarda le attività di estrazione di risorse naturali dal mare, come ad esempio il sale, il petrolio e gas naturale con modalità off-shore. Si tiene a precisare che, per questo settore, le stime si sono dovute fondare su alcune ipotesi tali da consentire di individuare all'interno dell'attività estrattiva quella riconducibile al mare[13];
- *Filiera della cantieristica*: racchiude le attività di costruzione di imbarcazioni da diporto e sportive, cantieri navali in generale e di demolizione, di fabbricazione di strumenti per navigazione e, infine, di installazione di macchine e apparecchiature industriali connesse;
- *Movimentazione di merci e passeggeri*: fa riferimento a tutte le attività di trasporto via acqua di merci e persone, sia marittimo che costiero, unitamente alle relative attività di assicurazione e di intermediazione degli stessi trasporti e servizi logistici;
- *Servizi di alloggio e ristorazione*: sono ricomprese tutte le attività legate alla ricettività, di qualsiasi tipologia (alberghi, villaggi turistici, colonie marine, ecc.) e quelle chiaramente relative alla ristorazione, compresa ovviamente anche quella su navi;
- *Ricerca, regolamentazione e tutela ambientale*: include le attività di ricerca e sviluppo nel campo delle biotecnologie marine e delle scienze naturali legate al mare più in generale, assieme alle attività di regolamentazione per la tutela ambientale e nel campo dei trasporti e comunicazioni. Inoltre, in questo settore sono presenti anche le attività legate all'istruzione (scuole nautiche, ecc.);
- *Attività sportive e ricreative*: ricomprende le attività connesse al turismo nel campo dello sport e divertimento, come i tour operator, guide e accompagnatori turistici, parchi tematici, stabilimenti balneari e

[13] 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.

altri ambiti legati all'intrattenimento e divertimento (discoteche, sale da ballo, sale giochi, ecc.).

Inquadramento statistico sulla base della classificazione Ateco 2007

Si tratta di una visione per la quale si è reso necessario un inquadramento dal punto di vista statistico, cercando di individuare, sulla base della più recente classificazione Istat delle attività economiche (Ateco 2007[14]) 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 hoc[15] 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 camerali, sia esterne (Istat, Eurostat, associazioni di categoria, ecc.), spesso articolate secondo la logica della classificazione Ateco italiana o NACE europea.

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 descritte e dal perimetro territoriale all'interno del quale vengono considerate alcune di queste attività (cosiddette zone costiere o *coastal areas*[16]) vengono prodotte le stime del valore aggiunto e dell'occupazione. Le stime attualmente

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

[15] 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.

[16] 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.

Metodologie di stima del valore aggiunto e degli occupati

disponibili fanno riferimento agli anni 2021 e 2022, con quelle relative al 2021 che possono essere considerate definitive[17], mentre quelle del 2022 possono essere soggette ancora a significative revisioni grazie alla maggiore disponibilità di informazioni che si renderanno disponibili nel corso del tempo. Le stime relative all'anno 2021 prendono come cornice di riferimento i conti territoriali Istat nella edizione diffusa a dicembre 2023, che consente di avere il valore aggiunto e l'occupazione per 11 branche di attività economica in serie storica dal 2000 al 2021 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 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 2021. Per quanto concerne il 2022, 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 2021. In particolare, per l'occupazione, il trascinamento consiste nel proiettare gli occupati nel 2021 al 2022 attraverso la variazione degli addetti Infocamere 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.

[17] Va però detto che nel corso dell'autunno 2024, Istat produrrà una revisione della contabilità nazionale che potrebbe impattare significativamente anche sui dati dell'anno 2021. Per maggiori informazioni: https://www.istat.it/it/archivio/294422

2.2 La forza moltiplicativa dell'Economia del mare

Il sistema di interconnessioni con il resto dell'economia

La conformazione geografica del nostro Paese è tale da consentire al sistema economico della Blue Economy di sprigionare tutto il proprio potenziale nel territorio nazionale. Lo stimolo alla crescita è determinato, in primo luogo, dalle imprese localizzate vicino alle coste, che costituiscono la principale componente del tessuto imprenditoriale dell'economia del mare, ma coinvolge anche le aree interne. Questo è possibile anche grazie alle sinergie che si determinano tra i settori tipici della Blue Economy e gli altri settori di attività economica.

Al fine di quantificare tali sinergie e valutarne, quindi, il contributo in termini monetari, si è ritenuto opportuno fornire un'analisi anche della ricchezza prodotta dalle altre attività, a monte e a valle, in una logica di filiera.

A tale scopo è stato calcolato un apposito indicatore, definito *moltiplicatore,* che consente di valutare per ogni euro prodotto dalle imprese afferenti alla Blue Economy quanto valore aggiunto viene attivato sulle altre attività economiche.

Una differente capacità di attivazione tra settori …

L'effetto moltiplicatore del "Sistema Mare" risulta molto significativo nel 2022: per ogni euro di valore aggiunto prodotto se ne attivano altri 1,8 nel resto dell'economia. Questo significa che i 64,6 miliardi di euro di valore aggiunto dell'economia del mare hanno attivato, in una logica di filiera, altri 113,7 miliardi nelle altre attività economiche diverse dalla Blue Economy. Complessivamente, il valore aggiunto prodotto e attivato dal "Sistema Mare" raggiunge i 178,3 miliardi di euro, ovvero il 10,2% del totale del valore aggiunto del sistema economico nazionale.

Il maggiore contributo all'effetto moltiplicatore dell'economia del mare è fornito dalle attività di movimentazione di merci e passeggeri via mare, che per ogni euro di ricchezza prodotta ne attivano altri 2,7 nel resto dell'economia; i 12,7 miliardi di euro prodotti dalle attività di questo comparto hanno dunque attivato 33,9 miliardi di euro negli altri settori economici.

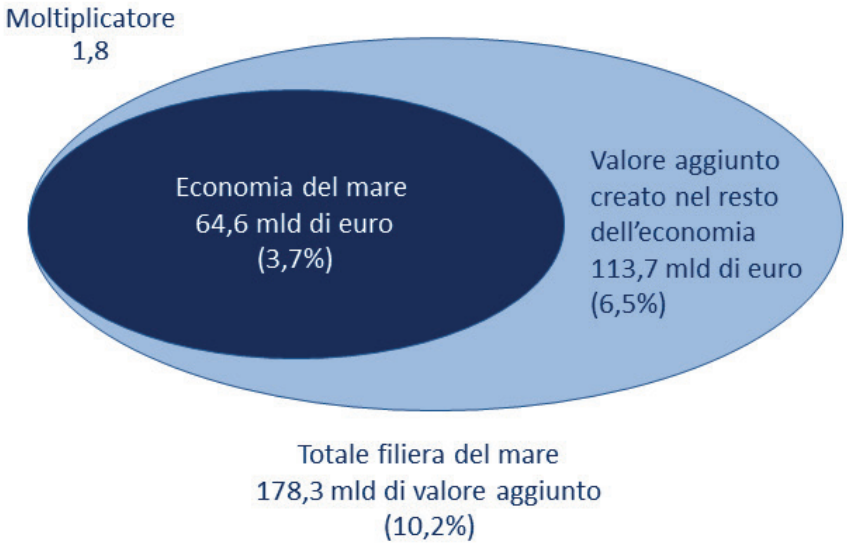
… più elevata nei trasporti e nella cantieristica

Si evince una elevata capacità moltiplicativa anche in riferimento alla filiera della cantieristica, dove per ogni euro di valore aggiunto prodotto se ne attivano altri 2,5 nel resto dell'economia: gli 8,7 miliardi di euro prodotti da questo comparto hanno attivato 21,4 miliardi di euro negli altri settori di attività economica.

Seguono le attività sportive e ricreative, con un moltiplicatore pari a 2,1, i servizi di alloggio e ristorazione, con un moltiplicatore pari a 1,9 e, la filiera ittica, con un moltiplicatore pari a 1,7.

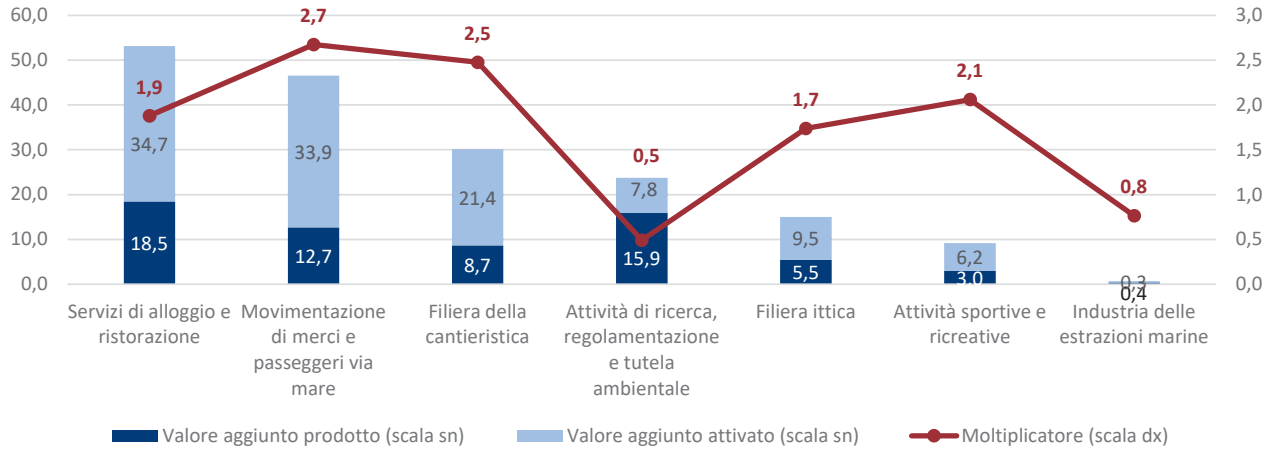
Decisamente più contenuti appaiono gli effetti moltiplicativi dell'industria delle estrazioni marine (0,8 euro) e delle attività di ricerca, regolamentazione e tutela ambientale (0,5 euro).

Valore aggiunto dell'economia del mare e attivazione sul resto dell'economia
Anno 2022 (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

Valore aggiunto prodotto, attivato sul resto dell'economia e relativo moltiplicatore, dei settori dell'economia del mare
Anno 2022 (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 – OsserMare

Dal punto di vista territoriale, le macro-ripartizioni che contribuiscono maggiormente alla formazione della ricchezza dell'economia del mare sono il Mezzogiorno e il Centro, con un valore aggiunto che si attesta, rispettivamente, a 20,8 e 18,7 miliardi di euro.

Un effetto moltiplicativo maggiore al Nord

L'effetto moltiplicativo maggiore, tuttavia, viene esercitato dalle aree del Nord-Ovest e del Nord-Est che, invece, in termini assoluti, generano un valore aggiunto diretto minore (rispettivamente, 12,5 e 12,6 miliardi di euro).

Nel Nord-Est per ogni euro di valore aggiunto prodotto dai settori dell'economia del mare se ne attivano altri 2 nel resto del sistema economico, mentre, nel Nord-Ovest, il moltiplicatore ammonta a 1,9. Al Centro e nel Mezzogiorno l'effetto moltiplicativo risulta inferiore, e pari, rispettivamente, a 1,7 euro e 1,6 euro.

Ad ogni modo, se al valore aggiunto diretto prodotto si somma la ricchezza attivata sul resto dell'economia, si evince come il Mezzogiorno si collochi in testa per incidenza del valore aggiunto della filiera del mare sul totale dell'economia (13,8%). Seguono il Centro (13,3%) e, a notevole distanza, il Nord-Est (9,1%) ed il Nord-Ovest (6,4%).

Valore aggiunto prodotto, attivato sul resto dell'economia e relativo moltiplicatore, per regione geografica
Anno 2022 (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	12.499,1	2,2	1,9	24.333,5	36.832,6	6,4
Nord-Est	12.586,7	3,1	2,0	24.958,4	37.545,1	9,1
Centro	18.652,7	5,0	1,7	30.933,7	49.586,4	13,3
Mezzogiorno	20.813,5	5,3	1,6	33.495,6	54.309,0	13,8
ITALIA	**64.551,0**	**3,7**	**1,8**	**113.721,1**	**178.273,1**	**10,2**

* 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

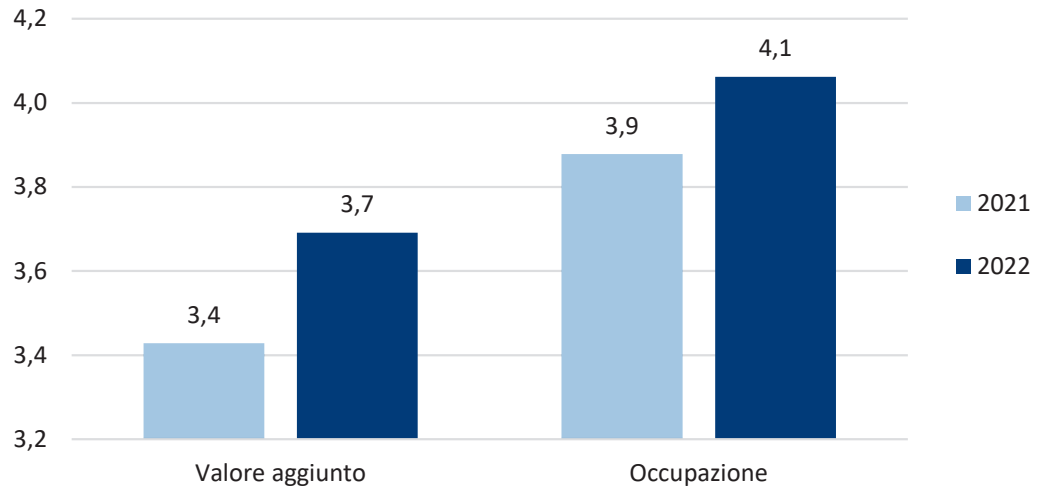
Aumenta il peso del "Sistema mare" nell'economia nazionale

Se nel 2021 si era assistito ad una progressiva riapertura delle attività economiche, il 2022 rappresenta senza dubbio il primo anno di ripresa della normale attività economica dopo la brusca interruzione causata dallo scoppio della crisi pandemica da Covid 19, seppur caratterizzato dalle strozzature intervenute dal lato dell'offerta e dal rincaro delle materie prime che hanno interessato il sistema economico mondiale a partire dalla fine del 2021.

Nel 2022, le imprese afferenti alla Blue Economy, con il lavoro di oltre un milione di occupati, hanno generato 64,6 miliardi di euro di valore aggiunto. In rapporto alle medesime grandezze riferite al complesso dell'economia, le imprese del "Sistema Mare" hanno contribuito, rispettivamente, per il 4,1% e per il 3,7%.

Rispetto all'anno precedente, emerge un importante incremento del peso che la Blue Economy ha sull'economia nazionale, sia con riferimento alla ricchezza prodotta (cresce dal 3,4% del 2021 al 3,7% del 2022) sia in termini di occupati (sale dal 3,9% del 2021 al 4,1% del 2022).

Il contributo dell'economia del mare al valore aggiunto e all'occupazione del totale dell'economia
Anni 2021 e 2022 (incidenze percentuali sul totale economia)



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

Dinamiche positive tra il 2021 ed il 2022

Nel 2022, in effetti, l'economia blu sperimenta dinamiche molto positive. Il valore aggiunto conosce una crescita in ragione d'anno del 15,1%, decisamente superiore all'incremento rilevato per il complesso dell'economia, pari al +6,9%.

Tutti i comparti della filiera trainano il valore aggiunto, ad eccezione dell'industria delle estrazioni marine, che registra, rispetto al 2021, una flessione della ricchezza prodotta del 54,1%, attribuibile, con ogni probabilità, alla significativa fluttuazione dei prezzi delle materie prime.

Sono positive le performance degli altri comparti, per quanto le intensità di crescita siano differenti.

Spiccano il turismo ed il comparto dei trasporti

L'incremento maggiore è quello dei servizi di alloggio e ristorazione, che segnano tra il 2021 ed il 2022 un aumento del valore aggiunto prodotto del 29,1%. Si avvicinano ad una crescita del 20% le attività sportive e ricreative (+19,3%) ed il comparto della movimentazione di merci e passeggeri via mare (+19,0%). Segue la filiera della cantieristica con un aumento pari all'11,9%.

Trasversalmente positive sono comunque le dinamiche degli altri comparti: filiera ittica (+8,8%) e attività di ricerca, regolamentazione e tutela ambientale (+6,1%).

L'economia blu mostra degli andamenti nettamente migliori rispetto a quanto riscontrato per l'intero sistema economico anche sotto il profilo occupazionale.

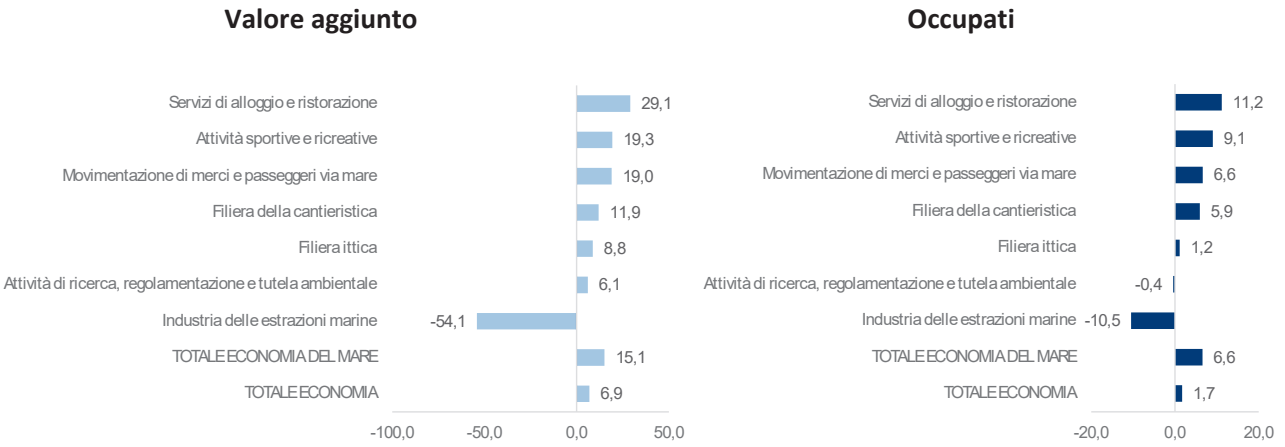
Più nel dettaglio, per i settori della Blue Economy si rileva un incremento del numero di occupati, tra il 2021 ed il 2022, del 6,6%, a fronte di una crescita per il totale economia che si ferma all'1,7%.

Anche in questo ambito, i dati rivelano una flessione nell'industria dell'estrazioni marine (-10,5%), mentre è meno marcato, e più prossimo ad una situazione di stazionarietà, il decremento segnato dalle attività di ricerca, regolamentazione e tutela ambientale (-0,4%). Il segno più caratterizza le variazioni di tutti gli altri comparti.

Si contraddistingue positivamente ancora una volta il turismo. I servizi di alloggio e ristorazione registrano una crescita dell'11,2% e le attività sportive e ricreative del 9,1%. Seguono in ordine di grandezza il comparto della movimentazione di merci e passeggeri via mare (+6,6%), la filiera della cantieristica (+5,9%) e la filiera ittica (+1,2%).

Queste dinamiche hanno determinato alcuni cambiamenti nella composizione settoriale del valore aggiunto e degli occupati dell'economia del mare.

Dinamica del valore aggiunto e degli occupati dell'economia del mare, per settore
Variazioni percentuali 2022/2021



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

Cambiamenti nella composizione settoriale del valore aggiunto…

Nel 2022, il ruolo più significativo è quello ricoperto dai servizi di alloggio e di ristorazione, che racchiudono il 28,6% della ricchezza complessivamente prodotta dall'economia del mare (si tratta, in valori assoluti, di 18,5 miliardi di euro). Rispetto al 2021, il peso ricoperto da tale settore sperimenta un importante incremento, considerato che nell'anno precedente era di circa tre punti percentuali inferiore (pari al 25,5%).

Tale aumento è andato in larga parte a discapito delle attività di ricerca, regolamentazione e tutela ambientale, che nel 2022 generano il 24,7% del valore aggiunto della Blue Economy, quota di 2,1 punti percentuali più bassa rispetto al 2021; occupa comunque il secondo gradino del podio.

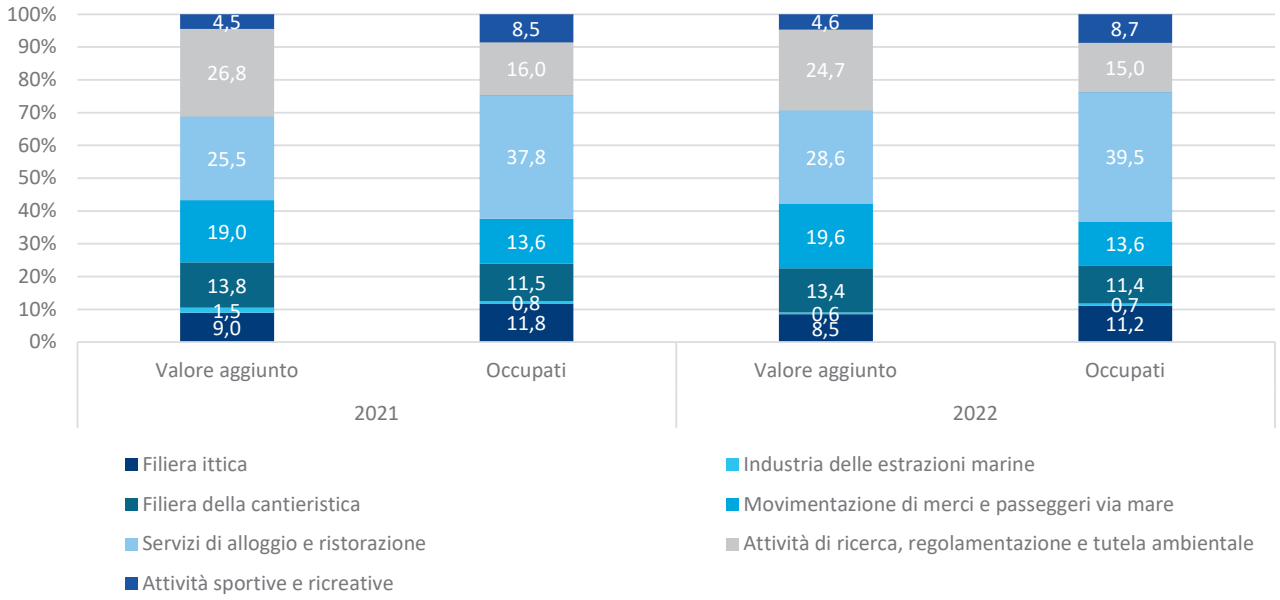
Al terzo posto in termini di ricchezza prodotta si collocano le attività di movimentazione di merci e passeggeri via mare, al quale va attribuito il 19,6% del valore aggiunto della Blue Economy (era il 19,0% nel 2021).

Chiudono il quadro la filiera della cantieristica (13,4%), la filiera ittica (8,5%), le attività sportive e ricreative (4,6%) e all'ultimo posto l'industria delle estrazioni marine (0,6%).

Questi ultimi quattro settori sono, altresì, quelli che contribuiscono in misura minore all'occupazione blu (rispettivamente, 11,4%, 11,2%, 8,7% e 0,7% degli occupati).

L'apporto maggiore è fornito, come nel 2021, dai servizi di alloggio e ristorazione (39,5%), la cui incidenza cresce di 1,6 punti percentuali.

Composizione percentuale del valore aggiunto e dell'occupazione dell'economia del mare per settore
Anni 2021 e 2022 (incidenze percentuali)



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

… maggiore stabilità nella distribuzione degli occupati

Seguono le attività di ricerca, regolamentazione e tutela ambientale (15,0%) e la movimentazione di merci e passeggeri via mare (13,6%). In linea generale, la composizione settoriale degli occupati è più stabile di quanto osservato per il valore aggiunto.

Valore aggiunto e occupati dell'economia del mare, per settore
Anno 2022 (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	5.478,8	8,5	116,0	11,2
Industria delle estrazioni marine	392,1	0,6	6,8	0,7
Filiera della cantieristica	8.653,8	13,4	118,6	11,4
Movimentazione di merci e passeggeri via mare	12.664,6	19,6	141,2	13,6
Servizi di alloggio e ristorazione	18.451,3	28,6	410,7	39,5
Attività di ricerca, regolamentazione e tutela ambientale	15.920,4	24,7	155,9	15,0
Attività sportive e ricreative	2.991,0	4,6	90,9	8,7
Totale economia del mare	**64.552,0**	**100,0**	**1.040,2**	**100,0**
Totale economia*	**1.748.929,7**		**25.606,5**	
Incidenza % dell'economia del mare sul totale economia	**3,7**		**4,1**	

* Al netto delle attività extra-regio.

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

Le informazioni territoriali mostrano come le aree che sviluppano la maggiore ricchezza nel settore siano il Centro e il Mezzogiorno del Paese.

Oltre il 60% dell'economia del mare è nel Centro-Sud del Paese

Il Mezzogiorno, con 20,8 miliardi di euro di valore aggiunto, incide per il 32,2% sul totale della ricchezza generata dal "Sistema Mare" in Italia, mentre, il Centro, con altri 18,7 miliardi di euro, contribuisce per il 28,9%.

Insieme, quindi, il Centro ed il Mezzogiorno realizzano oltre il 61% del valore aggiunto complessivo prodotto dalla Blue Economy nel contesto nazionale, ribaltando la tradizionale dicotomia tra Nord e Sud che solitamente caratterizza le analisi economiche. Seguono il Nord-Est, con il 19,5%, ed il Nord-Ovest, con il 19,4%.

Il Mezzogiorno ed il Centro si contraddistinguono anche in riferimento ai dati sul mercato del lavoro. Queste due macro-ripartizioni racchiudono insieme il 66,9% delle persone impiegate nei comparti dell'economia del mare (Mezzogiorno: 37,3%; Centro: 29,6%). Si tratta, in termini assoluti, di oltre 695 mila occupati. Il restante 33,1% dell'occupazione è da ricondurre per il 16,7% al Nord-Est e per il 16,4% al Nord-Ovest.

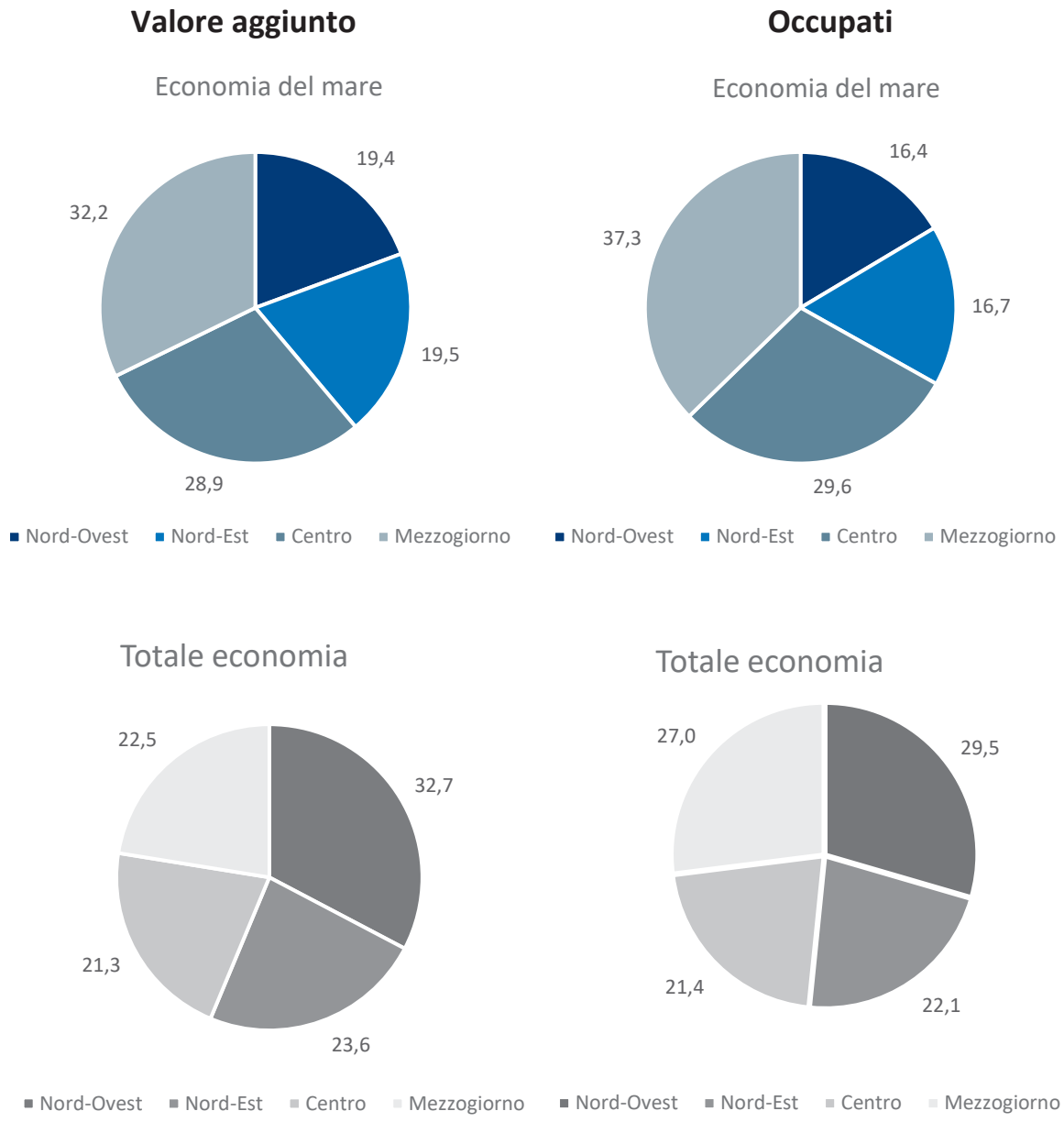
La disaggregazione del dato a livello regionale permette di evidenziare ulteriori peculiarità del "Sistema Mare". Se, infatti, il Mezzogiorno e il Centro costituiscono, indubbiamente, le aree con i valori assoluti e relativi più elevati, sia in termini di valore aggiunto che di occupati, tra le regioni è la Liguria ad occupare una posizione di primo piano per incidenza dell'economia del mare sul totale dell'economia regionale.

La Liguria sempre in testa per peso della Blue Economy nell'economia regionale

A tal riguardo, la Liguria si colloca al primo sia in termini di ricchezza prodotta, dove il rapporto raggiunge l'11,9%, sia per quel che concerne il numero di occupati, con una incidenza che si attesta al 14,4%.

In entrambi i casi l'incidenza registrata dalla Liguria è pari a quasi il doppio della quota della regione che si colloca al secondo posto. Si tratta del Friuli-Venezia Giulia per quanto riguarda la classifica del valore aggiunto prodotto (dove l'economia del mare genera il 7,2% della ricchezza complessiva del territorio) e della Sardegna per quanto riguarda gli occupati (dove il 7,4% degli occupati rientrano nel perimetro blu).

Distribuzione territoriale del valore aggiunto e dell'occupazione dell'economia del mare e del totale economia
Anno 2022 (valori percentuali)



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

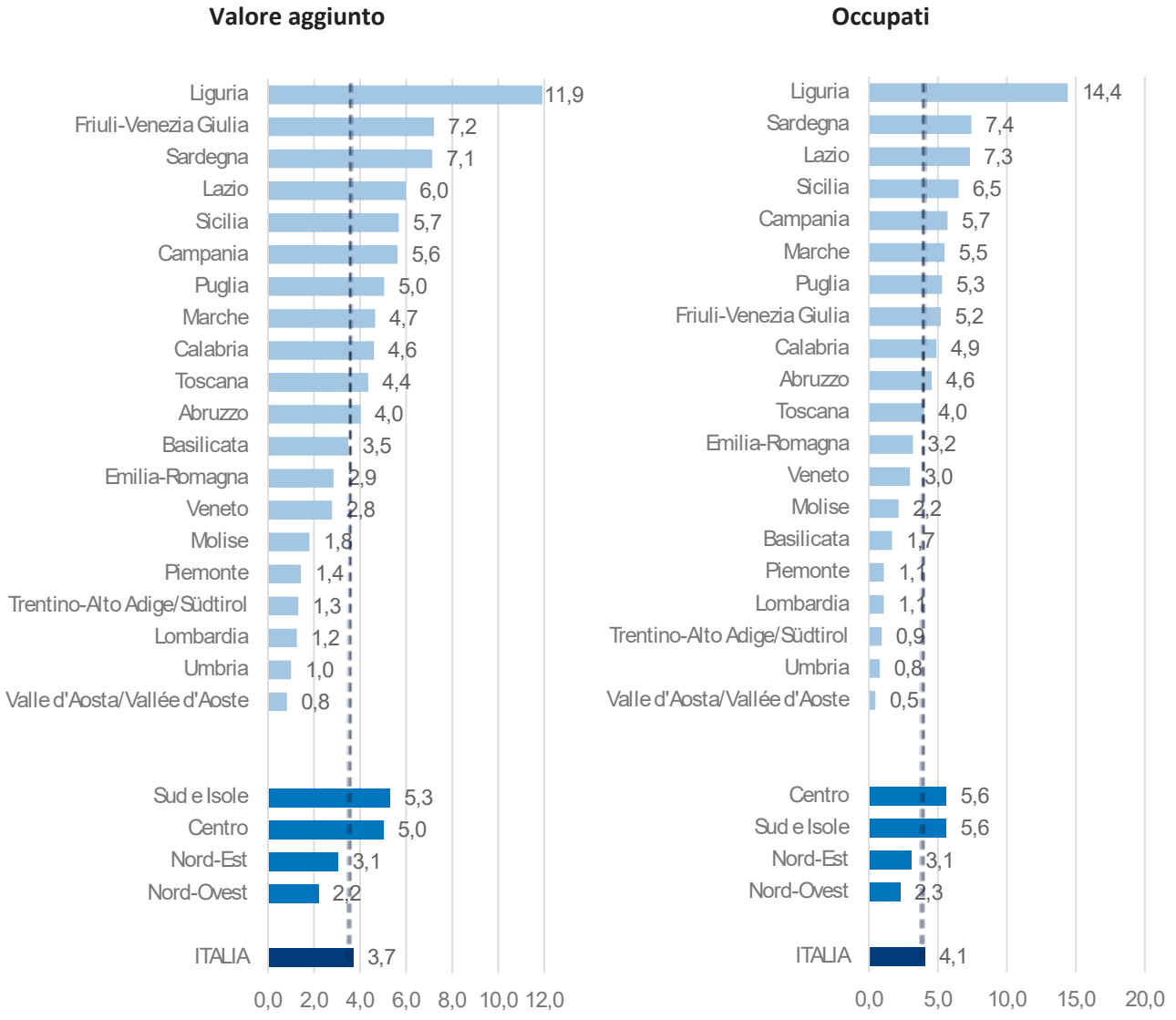
Il legame tra l'economia blu e le regioni centro meridionali

Dall'analisi della classifica regionale stilata in senso decrescente per incidenza del valore aggiunto prodotto dall'economia del mare sul totale economia, si evince come le prime regioni appartengano al Centro-Sud del Paese. Dopo la Liguria ed il Friuli-Venezia Giulia, infatti, si colloca la Sardegna (7,1%), il Lazio (6,0%), la Sicilia (5,7%), la Campania (5,6%), la Puglia (5,0%) e le Marche (4,7%).

Passando alla graduatoria per incidenza di occupati della Blue Economy sul totale regionale, Liguria e Sardegna sono seguite dal Lazio (7,3%), dalla

Sicilia (6,5%), dalla Campania (5,7%), dalle Marche (5,5%) e dalla Puglia (5,3%). Si contraddistinguono, quindi, ancora una volta, le regioni del Centro-Sud.

Graduatoria regionale secondo l'incidenza del valore aggiunto e degli occupati dell'economia del mare sul totale economia della regione
Anno 2022 (incidenze percentuali)



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

La top ten delle province dove la Blue Economy pesa di più…

La disamina provinciale dei dati per incidenza del valore aggiunto dell'economia del mare sul totale dell'economia del territorio fornisce ulteriori informazioni utili all'analisi. L'elevata incidenza registrata dal Friuli-Venezia Giulia viene spiegata dal contributo fornito da Trieste che, nella graduatoria provinciale per incidenza del valore aggiunto della Blue Economy sul totale del valore aggiunto dell'economia locale spicca al

primo posto con il 18,9%, pari, in termini assoluti, a 1,6 miliardi di euro di ricchezza prodotta dall'economia del mare.

Al secondo posto, non molto distante dalla provincia di Trieste, si colloca la provincia toscana di Livorno dove l'incidenza del valore aggiunto prodotto dalle imprese della Blue Economy sul totale economia si attesta al 17,6% (1,5 miliardi di euro). Nella top ten si distinguono quasi tutti territori dell'Italia settentrionale.

…dominano la classifica le province settentrionali

Al terzo posto si trova infatti la provincia di La Spezia (16,8%), seguita dalle province di Gorizia (13,7%), di Rimini (13,0%), di Genova (12,2%) e di Venezia (11,4%). All'ottavo posto si colloca la provincia sarda di Sassari, con un'incidenza del 9,8%, l'unica realtà del Meridione. Chiudono il gruppo delle prime dieci la provincia di Grosseto (9,5%), l'unica del Centro-Italia, e la provincia di Savona (9,1%).

E sono sempre in larga parte del Nord-Italia le province che dominano la classifica sotto il profilo occupazionale. Al primo posto si colloca Rimini (gli occupati blu pesano per il 16,2% sull'occupazione totale della provincia), al secondo posto Genova (15,8%) ed al terzo Livorno (15,3%).

Seguono, nelle prime dieci posizioni, le province di La Spezia (15,0%), Venezia (12,9%), Trieste (12,5%), Savona (11,9%), Gorizia (11,2%), Imperia (10,3%) ed, infine, Grosseto (9,9%).

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 2022 (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	18,9	1.561,7	1)	Rimini	16,2	25.485
2)	Livorno	17,6	1.546,1	2)	Genova	15,8	61.471
3)	La Spezia	16,8	1.145,3	3)	Livorno	15,3	21.162
4)	Gorizia	13,7	516,2	4)	La Spezia	15,0	14.411
5)	Rimini	13,0	1.266,2	5)	Venezia	12,9	48.404
6)	Genova	12,2	3.487,5	6)	Trieste	12,5	13.467
7)	Venezia	11,4	2.920,3	7)	Savona	11,9	13.068
8)	Sassari	9,8	1.006,2	8)	Gorizia	11,2	6.538
9)	Grosseto	9,5	514,0	9)	Imperia	10,3	7.874
10)	Savona	9,1	701,3	10)	Grosseto	9,9	9.376

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

BOX – Le dinamiche del fatturato dell'Economia del mare

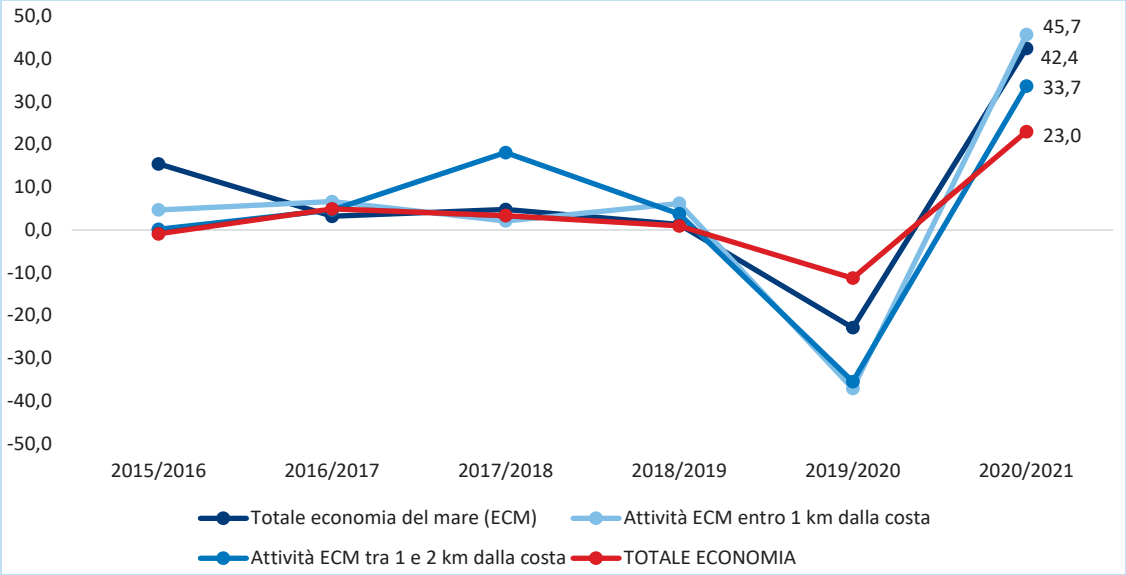
In continuità con quanto effettuato lo scorso anno, viene dedicato un approfondimento alla dinamica registrata dal fatturato generato dal sistema imprenditoriale dell'economia del mare.

L'andamento del giro d'affari ottenuto dalle imprese dall'attività di vendita dei propri prodotti o servizi consente, infatti, di monitorare, e quindi di restituire una fotografia, circa lo stato di salute delle attività economiche di interesse.

La disponibilità dei microdati derivanti dall'Archivio Statistico delle Imprese Attive – A.S.I.A. – dell'Istat ha reso possibile la stima dell'ammontare del fatturato realizzato dal sistema imprenditoriale dell'economia del mare nel periodo 2015-2021. La georeferenziazione e, dunque la possibilità di tener conto della posizione geografica delle unità locali, ha consentito poi di quantificare gli andamenti del fatturato delle attività afferenti all'economia del mare discriminando per la distanza delle attività economiche dalla costa[18].

Il quadro positivo finora emerso trova ulteriore conferma dall'analisi della dinamica del fatturato delle unità locali della Blue Economy, che mostra un andamento pressoché sempre crescente nel periodo compreso tra il 2015 ed il 2021 e, in linea generale, a ritmi di crescita superiori rispetto a quanto si evidenzia in media per il sistema economico nel suo complesso.

Dinamica del fatturato delle unità locali dell'economia del mare e del totale economia
Variazioni percentuali annue nel periodo 2015 – 2021



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

Una importante eccezione a tale trend è rappresentata dallo scoppio della crisi pandemica da Covid -19 che ha provocato, nel 2020, un brusco calo del volume delle vendite, tanto da segnare una flessione del 22,9% rispetto al 2019; si tratta di una contrazione più significativa rispetto a quella che si evidenzia per l'economia nel suo complesso, che si arresta all'11,3%.

La vicinanza alla costa appare una variabile non trascurabile per il successo delle attività imprenditoriali operanti nel "Sistema Mare". Le unità locali della Blue Economy localizzate entro un chilometro dalla costa, infatti, mostrano una dinamica del volume delle vendite tendenzialmente migliore, in tutti gli anni di riferimento, rispetto a quanto sperimentato dalle attività tra 1 e 2 km dalla costa.

Tale risultato si evidenzia anche in riferimento alla crescita registrata nel periodo immediatamente successivo alla crisi da Covid-19. Nel 2021, la ripresa del sistema economico fa segnare al fatturato un incremento del 23% per il totale economia, variazione che per le imprese afferenti all'economia del mare risulta decisamente superiore e pari al +42,4%. In riferimento alle attività operanti entro un chilometro dalla costa, il rimbalzo post Covid fa registrare al giro d'affari una variazione positiva che arriva al 45,7%, incremento che si ferma al 33,7% per quanto riguarda le unità locali localizzate tra 1 e 2 chilometri dalla costa.

La disaggregazione delle informazioni per i settori di attività economica che compongono l'economia del mare consente di comprendere meglio le dinamiche appena descritte. La distanza delle imprese dalla costa influenza evidentemente in modo diverso le unità economiche a seconda della tipologia di attività imprenditoriale esercitata.

Discriminante è la vicinanza alla costa per le imprese più numerose dell'economia del mare (ECM), ovvero, per i servizi di alloggio e ristorazione. Se il fatturato realizzato nel 2021 da tali attività imprenditoriali blu registra un aumento del 46,5% rispetto al 2020, le attività localizzate entro un chilometro dalla costa raggiungono una crescita ben più elevata e pari al +47,4%, crescita che si riduce notevolmente per le attività localizzate nel chilometro successivo, quindi tra uno e due chilometri dalla costa (+39,8%).

Stesso andamento si riscontra in riferimento al fatturato delle attività sportive e ricreative - totale economia del mare +34,6%, attività ECM entro 1 km dalla costa +37,4% e attività ECM tra 1 e 2 km dalla costa +23% - e dalle attività di movimentazione e merci via mare - totale economia del mare +21,2%, attività ECM entro 1 km dalla costa +53,5% e attività ECM tra 1 e 2 km dalla costa +50%.

Per le attività di ricerca, regolamentazione e tutela ambientale, la dinamica migliore si riscontra in riferimento alle unità locali localizzate tra uno e due chilometri dalla costa (+42,2%, superiore sia rispetto a quanto sperimentato complessivamente dal settore, +20,6%, sia rispetto alle imprese localizzate entro un chilometro dalla costa, +29,5%). Questo è quanto emerge anche per la filiera ittica: +44,5% in riferimento alle attività dell'economia del mare localizzate tra 1 e 2 km dalla costa, +21,4% per il totale ECM della filiera ittica e +13,2% per le attività entro 1 km dalla costa). Si tratta evidentemente di attività per cui la vicinanza al mare, soprattutto per alcuni segmenti, è importante, ma che tendono ad allontanarsi leggermente dalla costa, ad esempio, per questioni logistiche e la necessità di maggiori spazi.

[18] La parte relativa al valore economico del sistema imprenditoriale dell'economia del mare entro 1 km dalla costa ed entro il km successivo ricalca, di fatto, lo stesso schema posto in essere per la misurazione dell'economia del mare, con una sola differenza. Le attività dei codici Ateco che nella misurazione dell'economia del mare vengono prese solo per i comuni definiti zone costiere, in questo caso vengono prese solo se presenti entro 2 km dalla costa. Per le altre attività vale il principio del considerarle su tutto il territorio nazionale, senza tener conto, dunque, della vicinanza o meno dalla costa.

Un discorso a parte va fatto per le attività legate alle estrazioni marine. In questo comparto economico vengono ricomprese le attività di estrazione di risorse naturali dal mare, tra le quali il petrolio e il gas naturale in modalità off-shore, attività che non possono evidentemente essere svolte vicino alla costa. Questo spiega perché il comparto nel suo complesso segna un incremento del fatturato tra il 2020 ed il 2021 del 163,4%, variazione che si attesta al +24,5% per le attività localizzate tra 1 e 2 km dalla costa, e che scende ulteriormente al +13,1% per quelle localizzate entro 1 km.

Dinamica del fatturato delle unità locali dei settori dell'economia del mare
Variazioni percentuali 2020 – 2021

Settori	Totale economia del mare (ECM)	Attività ECM entro 1 km dalla costa	Attività ECM tra 1 e 2 km dalla costa
Filiera ittica	21,4	13,2	44,5
Industria delle estrazioni marine	163,4	13,1	24,5
Filiera della cantieristica	18,1	12,6	5,9
Movimentazione di merci e passeggeri via mare	21,2	53,5	50,0
Servizi di alloggio e ristorazione	46,5	47,4	39,8
Attività di ricerca, regolamentazione e tutela ambientale	20,6	29,5	42,2
Attività sportive e ricreative	34,6	37,4	23,0
Totale Economia del mare	**42,4**	**45,7**	**33,7**

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

L'analisi territoriale mostra una performance positiva del giro d'affari delle attività economiche riconducibili al "Sistema mare" in tutte le regioni italiane. Tale incremento, peraltro, è sempre più significativo di quello registrato per il complesso dell'economia; si evincono, in merito, solo tre eccezioni: Liguria (+11,6% e +23,9%), Friuli-Venezia Giulia (+23,2% vs +29,9%) e Umbria (+6,4% vs +18,7%).

Spicca la Basilicata, che sperimenta un incremento del fatturato connesso alle attività blu del 157% tra il 2020 ed il 2021 (+28% per il totale economia), da ricondurre, chiaramente, agli andamenti dell'industria delle estrazioni marine.

In linea generale, le attività localizzate entro un km dalla costa presentano risultati migliori di quelle localizzate tra 1 e 2 km dalla costa. Gli scostamenti più significativi si rivelano in Emilia-Romagna (+41,3% vs +4,8%), Friuli-Venezia Giulia (+62,3% vs +29,7%) e Calabria (+36,9% vs +13,8%). Sotto questo aspetto, fanno eccezione il Lazio, la Basilicata ed il Molise, mentre non si evincono differenze rilevanti in Puglia.

Dinamica del fatturato delle unità locali dell'economia del mare per regione
Variazioni percentuali 2020 – 2021

	Totale economia del mare (ECM)	Attività ECM entro 1 km dalla costa	Attività ECM tra 1 e 2 km dalla costa	TOTALE ECONOMIA
Piemonte	32,1	-	-	20,4
Valle d'Aosta/Vallée d'Aoste	45,2	-	-	20,2
Lombardia	78,2	-	-	23,6
Trentino-Alto Adige/Südtirol	68,9	-	-	19,4
Veneto	26,0	63,2	56,9	22,3
Friuli-Venezia Giulia	23,2	62,3	29,7	29,9
Liguria	11,6	40,1	23,2	23,9
Emilia-Romagna	42,5	41,3	4,8	18,5
Toscana	28,5	44,6	16,5	20,5
Umbria	6,4	-	-	18,7
Marche	56,1	35,6	44,1	22,7
Lazio	57,3	29,3	180,5	32,1
Abruzzo	56,9	29,6	16,6	16,8
Molise	88,2	42,4	62,9	13,9
Campania	32,4	64,8	47,1	21,9
Puglia	29,8	41,2	41,6	21,3
Basilicata	157,0	-5,8	29,8	28,0
Calabria	35,2	36,9	13,8	19,2
Sicilia	45,8	41,6	26,7	20,1
Sardegna	34,2	56,4	43,2	23,5
ITALIA	**42,4**	**45,7**	**33,7**	**23,0**

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

La vicinanza alla costa costituisce indubbiamente un fattore di rilievo più in alcune realtà che in altre, anche sulla base della tipologia di attività economiche del Sistema Mare preponderanti nel territorio. Nell'ideale graduatoria stilata in senso decrescente per variazione percentuale del fatturato registrato tra il 2020 e il 2021 dalle attività dell'economia del mare situate entro un chilometro dalla costa, la provincia di Brindisi si colloca al primo posto, con una crescita che si attesta al 105,3%. Si tratta di una variazione significativamente superiore a quella che si evidenzia per le attività dell'economia del mare tra uno e due chilometri dalla costa (+13,8%).

Al secondo posto si trova la provincia di Sassari, dove le unità locali blu entro un chilometro registrano nel 2021 rispetto al precedente anno un incremento del giro d'affari del 72,3%, decisamente superiore al +37,9% delle attività posizionate tra 1 e 2 chilometri dalla costa.

Immediatamente dopo si trovano le province di Napoli e di Trieste, dove il giro d'affari delle unità locali entro 1 km dalla costa segna un aumento, rispettivamente, del 70,4% e del 65,1%, incrementi che si fermano, nell'ordine, al 53,8% e al 14,9% per quelle tra 1 e 2 km dalla costa.

Occupa il quinto posto la provincia di Udine (+64,5%), sebbene in questo caso l'incremento maggiore sia attribuibile alle attività afferenti all'economia del mare localizzate tra uno e due chilometri dalla costa (+123,2%).

Chiudono la top ten la provincia di Venezia (+64,3%), Vibo Valentia (+57,6%), Massa-Carrara (+56,9%), Agrigento (+56,2%) e Salerno (+51,9%).

Guardando le prime venti posizioni è interessante riscontrare come su venti province, dodici siano meridionali.

Prime 20 province per dinamica del fatturato delle unità locali dell'economia del mare entro 1 km dalla costa

Variazioni percentuali 2020 - 2021

Pos.		Totale economia del mare (ECM)	Attività ECM entro 1 km dalla costa	Attività ECM tra 1 e 2 km dalla costa	TOTALE ECONOMIA
1	Brindisi	33,5	*105,3*	13,8	26,5
2	Sassari	39,4	*72,3*	37,9	28,7
3	Napoli	25,8	*70,4*	53,8	20,0
4	Trieste	42,3	*65,1*	14,9	48,0
5	Udine	11,7	*64,5*	123,2	28,6
6	Venezia	30,7	*64,3*	56,2	21,7
7	Vibo Valentia	25,7	*57,6*	74,3	15,7
8	Massa-Carrara	46,9	*56,9*	-9,9	26,3
9	Agrigento	31,9	*56,2*	43,2	23,6
10	Salerno	43,6	*51,9*	3,3	18,6
11	Nuoro	39,8	*50,2*	38,0	18,3
12	Gorizia	40,9	*50,2*	52,7	25,0
13	Catania	36,1	*48,5*	35,9	22,5
14	Livorno	34,7	*47,3*	28,9	27,6
15	Trapani	33,4	*46,4*	6,0	18,1
16	La Spezia	30,0	*46,0*	13,4	8,1
17	Taranto	31,3	*45,4*	11,5	37,0
18	Oristano	22,1	*44,2*	43,2	11,0
19	Messina	31,9	*43,4*	-3,0	24,7
20	Rimini	45,0	*42,7*	3,0	17,1
	ITALIA	**42,4**	***45,7***	**33,7**	**23,0**

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

2.4 Le imprese dell'Economia del mare

2.4.1 La struttura imprenditoriale

Numerosità delle imprese blu in Italia

Al 31 dicembre 2023, risultano iscritte nei Registri delle Imprese detenuti dalle Camere di commercio italiane quasi 228mila imprese operanti nell'economia del mare, più precisamente, 227.975 unità produttive, che costituiscono il 3,8% della base imprenditoriale complessiva italiana. La quasi totalità delle imprese si localizza nelle zone costiere, dove, infatti, si trovano oltre 206mila delle imprese afferenti alla Blue Economy, corrispondenti al 9,7% del tessuto produttivo nazionale riconducibile a tali ambiti territoriali.

Imprese dell'economia del mare in totale e nelle zone costiere, per settore
Anno 2023 (valori assoluti e incidenze percentuali)

Settori di attività	Totale imprese economia del mare		di cui: nelle zone costiere		
	Valori assoluti	Incidenza %	Valori assoluti	Incidenza %	Inc. % sul tot. economia del mare
Filiera ittica	32.199	14,1	25.600	12,4	79,5
Industria delle estrazioni marine	467	0,2	447	0,2	95,7
Filiera della cantieristica	28.171	12,4	18.700	9,1	66,4
Movimentazione di merci e passeggeri via mare	12.479	5,5	11.578	5,6	92,8
Servizi di alloggio e ristorazione	110.387	48,4	110.378	53,5	100,0
Attività di ricerca, regolamentazione e tutela ambientale	10.026	4,4	5.304	2,6	52,9
Attività sportive e ricreative	34.246	15,0	34.246	16,6	100,0
Totale economia del mare	**227.975**	**100,0**	**206.253**	**100,0**	**90,5**
Totale economia	**5.957.137**		**2.107.629**		
Incidenza % dell'economia del mare sul totale economia	**3,8**		**9,7**		

* In questa e nelle successive tabelle e grafici i dati 2023 sono al 31 dicembre.
Fonte: Centro Studi delle Camere di commercio Guglielmo Tagliacarne – Unioncamere – OsserMare

La distribuzione settoriale…

Quasi la metà delle attività imprenditoriali della Blue Economy è composto da imprese del settore dei servizi di alloggio e ristorazione, che ammontano a 110.387 unità, ovvero il 48,4% del totale del "Sistema mare" nazionale.

Seguono per numerosità, le attività sportive e ricreative (34.246 imprese) e la filiera ittica (32.199 imprese), con un peso che si attesta, rispettivamente, al 15,0% ed al 14,1%. Supera il 12% il contributo della filiera cantieristica (28.171 imprese).

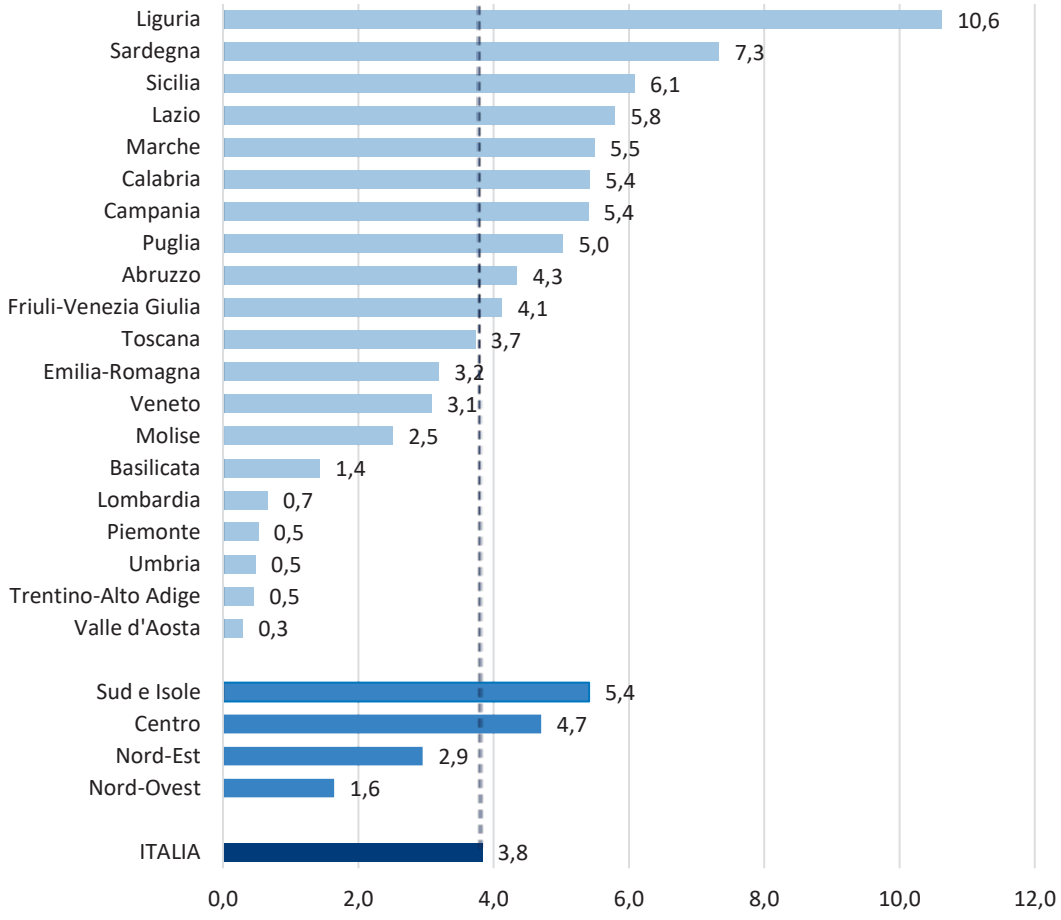
È marginale il peso ricoperto dagli altri settori, che risulta sempre inferiore al 6%: il comparto della movimentazione di merci e passeggeri via mare raggiunge il 5,5% (12.479 imprese), le attività di ricerca, regolamentazione e tutela ambientale il 4,4% (10.026 imprese) e, infine, l'industria delle estrazioni marine con lo 0,2% (467 imprese).

… e territoriale

La posizione geografica, e quindi la vicinanza con l'ambiente marino, incide in misura significativa sulla distribuzione territoriale delle imprese appartenenti alla Blue Economy.

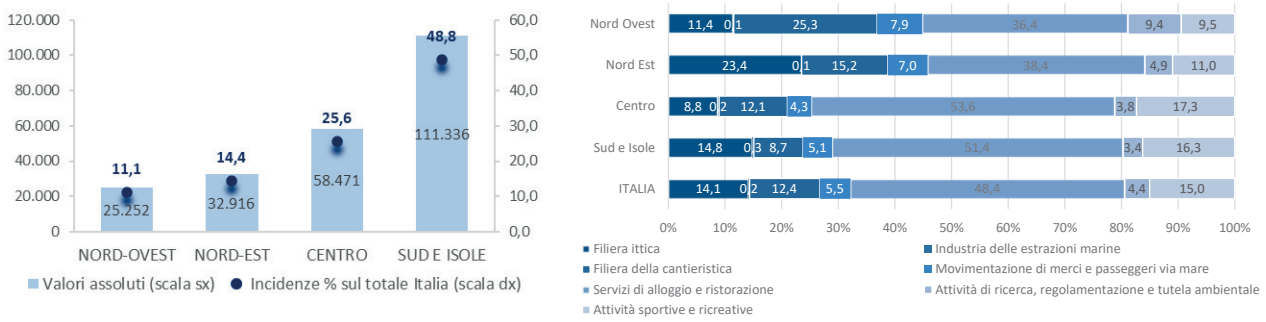
Come lecito attendersi, a livello di macro-ripartizione emerge la specializzazione nella Blue Economy del Mezzogiorno e del Centro del Paese. In tali aree, infatti, l'incidenza delle imprese blu sul totale economia è superiore alla media nazionale (3,8%) e pari, rispettivamente, al 5,4% e al 4,7%. Si posizionano al di sotto della media Italia il Nord-Est (2,9%) ed il Nord-Ovest (1,6%).

Graduatoria regionale secondo l'incidenza delle imprese dell'economia del mare sul totale economia della regione
Anno 2023 (incidenze percentuali)



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

Distribuzione delle imprese dell'economia del mare per ripartizione geografica e settore
Anno 2023 (valori percentuali)



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

Tra le regioni, la Liguria è ancora una volta la prima in Italia per incidenza di imprese blu sul totale economia, con un valore che si avvicina all'11% (con esattezza il 10,6%). Al secondo e terzo posto si collocano le due Isole, anche se a una distanza di oltre tre punti percentuali rispetto alla Liguria, con un'incidenza delle imprese dell'economia del mare rispetto all'intero sistema imprenditoriale che si attesta al 7,3% per la Sardegna e al 6,1%per la Sicilia.

Vanno oltre il 5% l'incidenza del Lazio (5,8%), delle Marche (5,5%), della Calabria (5,4%), della Campania (5,4%) e della Puglia (5,0%). Si collocano al di sopra della media nazionale (3,8%) anche l'Abruzzo (4,3%) e il Friuli-Venezia Giulia (4,1%); quest'ultima è la seconda realtà del Nord, insieme alla Liguria, che presenta un'incidenza di imprese dell'economia del mare sul totale imprese superiore al valore medio dell'Italia.

È il Mezzogiorno ad accogliere, in termini assoluti, il maggior numero di imprese blu. Infatti, 111.336 attività imprenditoriali, ovvero il 48,8% del totale del sistema produttivo della Blue Economy, si localizza nel Sud e nelle Isole, mentre un altro quarto (il 25,6%), con esattezza 58.471 imprese, si localizza nel Centro Italia. Seguono il Nord-Est, con 32.916 imprese (14,4%), ed il Nord-Ovest (11,1%), con 25.252 unità produttive.

La diversa composizione settoriale delle imprese blu nelle macro-aree

Dal punto di vista settoriale, come già evidenziato, l'attività dove si concentra il numero più significativo di imprese è quella dei servizi di alloggio e ristorazione, che assorbe, a livello nazionale, il 48,4% del totale delle imprese afferenti all'economia del mare. Questo dato è la sintesi, ovviamente, della distribuzione settoriale delle imprese localizzate nel Mezzogiorno e nel Centro Italia, considerato il contributo fornito da queste aree in termini di numerosità imprenditoriale.

In tali macro-ripartizioni, infatti, i servizi di alloggio e ristorazione arrivano a racchiudere, nell'ordine, il 51,4% ed il 53,6% del totale delle imprese blu dell'area.

Centrale il ruolo delle attività di alloggio e ristorazione…

Ad ogni modo, anche nel Nord-Est e nel Nord-Ovest il maggior numero di imprese blu opera nei servizi di alloggio e di ristorazione, incidenza che assume, però, valori decisamente più contenuti, pari, rispettivamente, al 38,4% e al 36,4%. In tali ripartizioni territoriali il settore produttivo della Blue Economy appare strutturato in modo diverso da quello del Centro e del Mezzogiorno del Paese. È molto più significativo, ad esempio, il peso della filiera cantieristica. Nel Nord-Ovest l'incidenza delle imprese di questo segmento produttivo sul totale del sistema imprenditoriale del "Sistema mare" dell'area è pari al 25,3%, un valore di quasi 13 punti percentuali superiore alla media Italia. È inferiore la quota nel Nord-Est, pari al 15,2%, ma comunque più elevata rispetto a quanto si evidenzia in media per l'Italia (12,4%). Il peso scende al 12,1% al Centro e all'8,7% nel Sud e Isole.

…soprattutto nel Sud e Isole e nel Centro

Anche nel caso delle attività sportive e ricreative la media nazionale (15,0%) è trainata verso l'alto dai valori delle regioni centrali (17,3%) e meridionali (16,3%). La filiera ittica, invece, che a livello nazionale è il terzo settore per numero di imprese della Blue Economy (il 14,1%), occupa il secondo posto nel Nord-Est, dove arriva a pesare per il 23,4% (quasi una impresa blu ogni cinque); supera il dato medio riferito all'Italia anche il Mezzogiorno (14,8%).

Più significativo al Nord il peso della cantieristica, della filiera ittica e della logistica

Le imprese del settore del trasporto marittimo, più nello specifico le attività di movimentazione di merci e passeggeri via mare, assumono un peso più rilevante nelle regioni settentrionali: nel Nord-Ovest il contributo si attesta al 7,9% e nel Nord-Est al 7,0%. Si tratta, in entrambi i casi, di valori superiori alla media nazionale (pari al 5,5%).

In linea con quanto riscontrato a livello regionale, la disaggregazione dei dati su scala provinciale evidenzia come tra le province che mostrano la maggiore incidenza percentuale di imprese blu sul totale economia ci siano, tra le prime dieci, tutte le province liguri: La Spezia, Savona, Genova e Imperia.

Nella top ten delle province per incidenza di imprese blu sul totale economia otto realtà sono settentrionali…

Si colloca al vertice della classifica nazionale, la provincia di La Spezia, con un'incidenza delle imprese afferenti alla Blue Economy sul totale delle imprese locali pari al 16,6%. Alla determinazione di tale risultato incidono in particolar modo le imprese della filiera turistica (10,7%), composta dalle attività di alloggio e ristorazione e dalle attività sportive e ricreative. Importante, seppur di molto inferiore al peso assunto dal settore turistico, è il numero unità produttive afferenti alla filiera della cantieristica (2,9%).

Il secondo posto della classifica stilata in senso decrescente è occupato dalla provincia di Rimini (13,8%), con uno stacco di quasi tre punti percentuali rispetto alla prima classificata. Anche in questo caso a pesare maggiormente è la componente turistica (11,7%).

Al terzo posto, con valori prossimi a quelli registrati dalla provincia di Rimini, si piazza Livorno, con un'incidenza pari al 13,6%, trainata, anche in questo caso, dal settore turistico (9,7%).

Subito dopo spicca, con un'incidenza del 12,4%, la provincia di Venezia. Per quanto il turismo accolga il maggior numero di imprese (7,3%), risalta un importante contributo della movimentazione di merci e passeggeri via mare (2,1%) e della filiera ittica (1,8%).

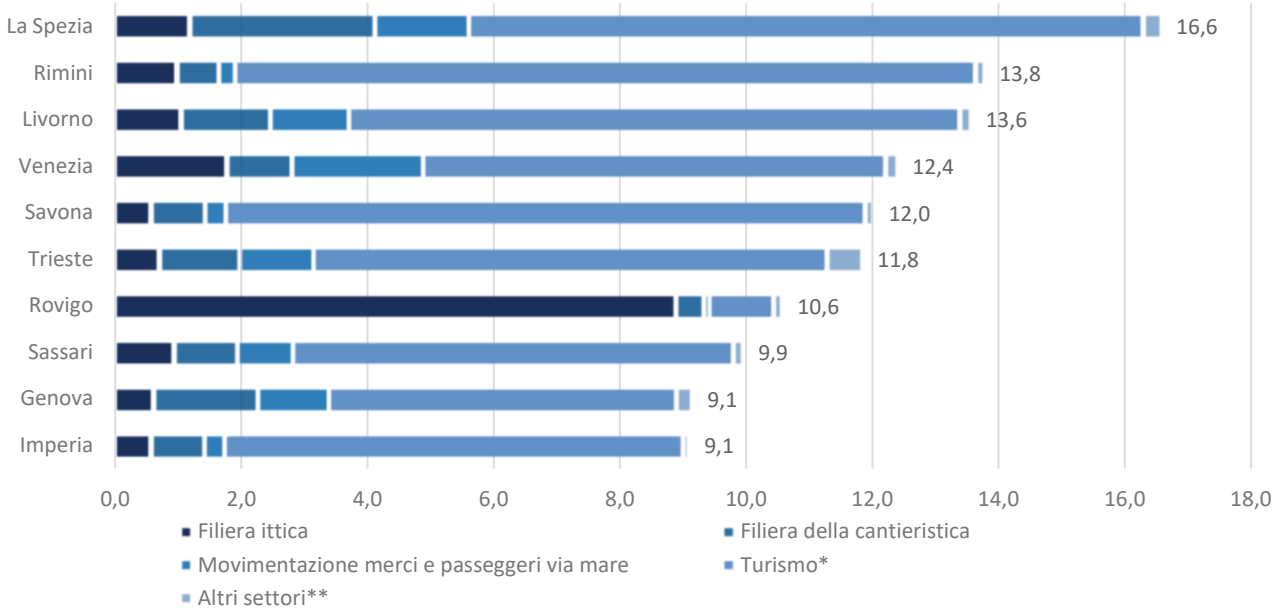
Seguono la provincia di Savona, con un'incidenza del 12,0%, la provincia di Trieste (11,8%) e un'altra provincia veneta, Rovigo, con un'incidenza del 10,6%, attribuibile soprattutto, in quest'ultimo caso, al peso assunto dalla filiera ittica (8,9%).

… di cui quattro della Liguria

Chiudono la classifica delle top ten la provincia di Sassari (9,9%), la provincia di Genova (9,1%) e la provincia di Imperia (9,1%).

Va rimarcato come per tutti i territori provinciali sopra esaminati il settore trainante sia rappresentato dalle attività turistiche, ad eccezione della provincia di Rovigo dove si contraddistingue la filiera ittica.

Prime dieci posizioni della graduatoria provinciale secondo l'incidenza delle imprese dell'economia del mare sul totale economia della provincia
Anno 2023 (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

Le province di Roma e Napoli racchiudono quasi un quarto delle imprese blu

In termini assoluti, le imprese del "Sistema mare" mostrano un'elevata concentrazione territoriale, tanto che nelle prime dieci province per numero di aziende blu se ne contano complessivamente 106.345, ovvero il 46,6% del totale.

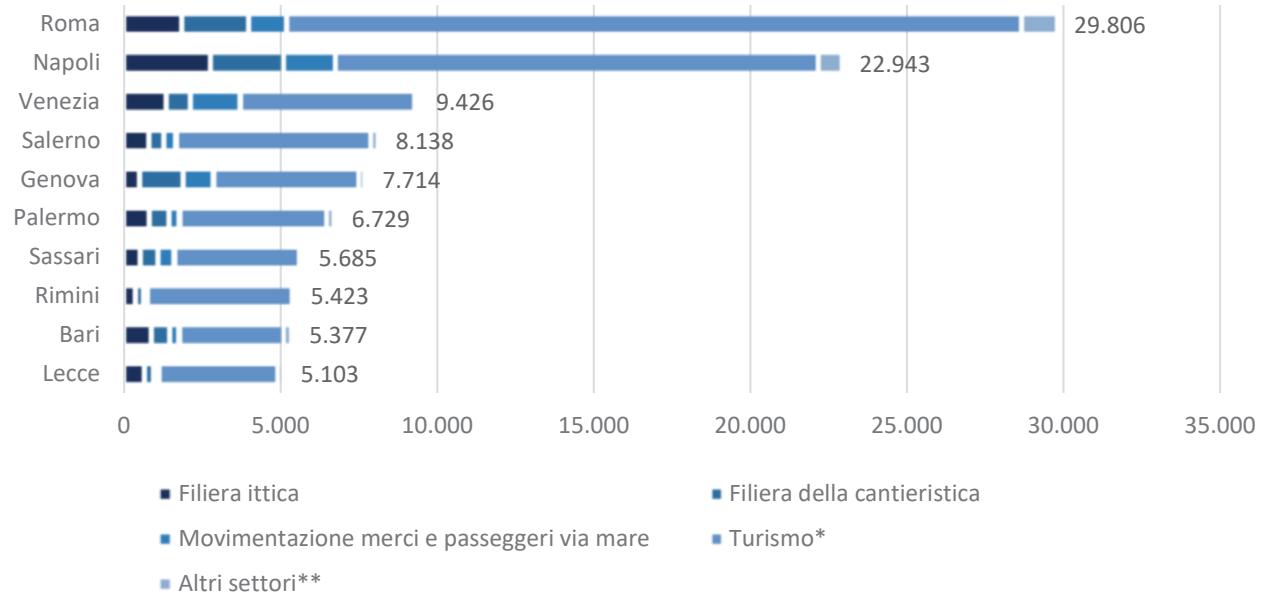
La provincia di Roma, con quasi 30 mila imprese (più precisamente 29.806), risulta essere il territorio dove si trova il numero più consistente di imprese della Blue Economy. Si colloca al secondo posto la provincia di Napoli, con 22.943 unità produttive. Congiuntamente, nelle due realtà metropolitane risiede quasi un quarto dell'intero sistema produttivo del mare (grazie principalmente al contributo del settore turistico).

In termini assoluti spiccano le province del Mezzogiorno

Chiude il podio, con un significativo distacco dalle prime due, la provincia di Venezia, con 9.426 imprese. Si posizionano al quarto e quinto posto Salerno e Genova, con oltre 7.500 attività imprenditoriali blu (nell'ordine, 8.138 e 7.714).

Nelle cinque posizioni successive spiccano delle realtà meridionali. Si va dalla provincia di Palermo, con 6.729 imprese blu, alla provincia di Lecce, con 5.103 unità; Rimini è la sola eccezione a tale distribuzione territoriale, con 5.423 imprese.

Prime dieci posizioni della graduatoria provinciale secondo la numerosità assoluta delle imprese dell'economia del mare
Anno 2023 (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

Nel 2023 si arresta la crescita della base imprenditoriale della Blue Economy

La crescita precedentemente conosciuta dal sistema produttivo dell'economia del mare subisce una battuta di arresto nel 2023. Si registra, in effetti, una leggera contrazione della base imprenditoriale rispetto al 2022, che si attesta su un -0,1%, a fronte del +1,6% dell'anno precedente. Rispetto, tuttavia, alla tendenza sperimentata dal sistema imprenditoriale nel suo complesso, che conosce una flessione dell'1,0%, tale dinamica può senz'altro essere letta con un'accezione positiva.

In un contesto di profonda incertezza e instabilità, il "Sistema mare" conserva, quindi, la propria base produttiva. In termini assoluti si registra un calo di sole 215 unità produttive.

Disaggregando la dinamica dal punto di vista settoriale emergono, come lecito attendersi, profonde differenze. A contribuire alla tenuta del tessuto imprenditoriale blu sono essenzialmente le attività dei servizi di alloggio e ristorazione, che segnano un incremento, tra il 2022 ed il 2023, dell'1,2%, corrispondente a 1.266 imprese in più, che va a consolidare il *trend* di crescita già rilevato nell'anno precedente (+2,4%).

È positiva anche la dinamica registrata dalle attività di ricerca e regolamentazione e tutela ambientale, la cui base imprenditoriale aumenta dell'1,6%; anche in tal caso, prosegue la dinamica positiva riscontrata nel 2022 (era pari al +3,7%).

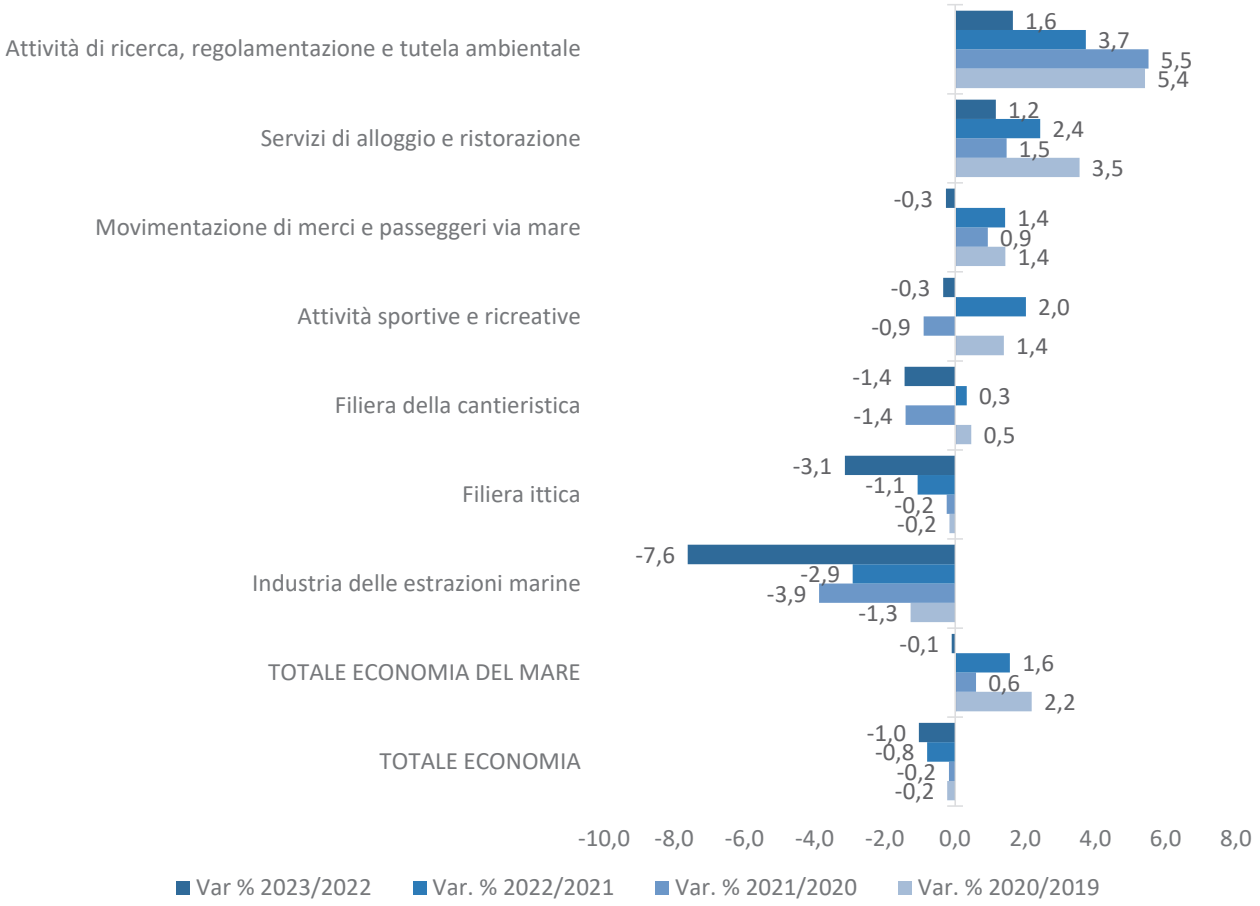
Solo due comparti segnano un saldo positivo rispetto al 2022. Spicca il turismo

Rimane sostanzialmente stabile il numero di imprese del comparto della movimentazione di merci e passeggeri via mare e delle attività sportive e ricreative (in entrambi i casi -0,3% rispetto al 2022). Appare più profonda l'erosione che ha interessato gli altri settori.

A tal riguardo, spicca l'andamento negativo dell'industria delle estrazioni marine, ovvero le attività riguardanti l'estrazione di risorse naturali dal mare, come il sale, il petrolio o il gas. Da ricordare, però, che il peso di questo settore sul totale imprese blu è piuttosto contenuto (pari allo 0,2% nell'ultimo anno). Nel 2023, in effetti, si registra una flessione del 7,6% rispetto al 2022, che si aggiunge ad un andamento già negativo che ha interessato tutte le variazioni tendenziali dell'ultimo quinquennio (-2,9% nel 2022, -3,9% nel 2021 e -1,3% nel 2020). In termini assoluti, nel 2023 hanno chiuso 39 imprese operanti nel settore rispetto all'anno precedente.

Stesso trend, seppure meno marcato, si osserva in riferimento alla filiera ittica interessata da una flessione del 3,1% nel 2023 rispetto all'anno precedente, si tratta di 1.043 imprese in meno. Negativo anche l'andamento registrato dalle imprese della cantieristica, che segna una flessione dell'1,4%, andando a compensare il leggero incremento dell'anno precedente.

Dinamica delle imprese dell'economia del mare per settore, a confronto con il totale economia
(Variazioni percentuali 2023/2022, 2022/2021, 2021/2020 e 2020/2019)



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

Le imprese blu tengono…

La disaggregazione territoriale della dinamica registrata dalle imprese della Blue Economy mostra un andamento piuttosto lineare per settori di attività economica, anche se si evincono alcune specificità.

A contribuire alla sostanziale stabilità del numero di imprese dell'economia del mare (-0,1%) rispetto alla contrazione registrata dal totale economia nel suo complesso (-1,0%) è principalmente il Mezzogiorno, dove la consistenza di imprese blu registra, rispetto all'anno precedente, un incremento dello 0,8%, seguito dal +0,2% del Nord-Ovest. Viceversa, vanno a comprimere il tessuto produttivo del "Sistema mare" le dinamiche negative che hanno interessato il Nord-Est (-1,4%) ed il Centro (-1,2%).

Il comparto delle attività di ricerca e regolamentazione e tutela ambientale è l'unico a sperimentare un trend positivo in riferimento a qualsiasi ripartizione territoriale. Spicca tra tutti l'incremento del Nord-Ovest (+3,9%) e del Centro (+1,5%), cui seguono le variazioni positive del Mezzogiorno (+0,9%) e del Nord-Est (+0,4%).

…soprattutto grazie alla dinamica del Mezzogiorno

Il settore dei servizi dell'alloggio e della ristorazione, che a livello nazionale segna un incremento dell'1,2%, è trainato dal Mezzogiorno (+2,7%) e dal Nord Ovest (+0,8%), mentre è negativo l'apporto del Nord-Est (-1,2%) e del Centro (-0,4%). Analoghe considerazioni territoriali emergono per le attività sportive e ricreative, per le quali si riscontra però un lieve arretramento della base imprenditoriale su scala nazionale (-0,3%). Un arretramento della stessa entità ha coinvolto le attività di movimentazione di merci e passeggeri via mare, segmento del "Sistema mare" per il quale solo il Nord-Ovest presenta una variazione positiva (+1,3%).

Tutti i territori appaiono interessati da una dinamica negativa nella filiera ittica, seppur con intensità differenti. Le flessioni più profonde sono quelle del Centro Italia, dove si registra una riduzione del 5,7%, e del Nord-Ovest, dove la flessione si attesta al 4,0%, a fronte del -2,8% del Nord-Est e del -2,3% del Sud e Isole.

Tutte le quattro macro-ripartizioni sperimentano, infine, un andamento negativo nella cantieristica, più consistente nel Mezzogiorno (-2,5%) e al Centro (-1,9%) e prossimo allo zero nel Nord-Ovest (-0,3%) e nel Nord-Est (-0,2%).

Dinamica delle imprese dell'economia del mare per ripartizione geografica e settore, a confronto con il totale economia
(Variazioni percentuali 2023/2022)

	Filiera ittica	Industria delle estrazioni marine	Filiera della cantieristica	Movimentazione di merci e passeggeri via mare	Servizi di alloggio e ristorazione	Attività di ricerca, regolamentazione e tutela ambientale	Attività sportive e ricreative	Totale economia del mare	TOTALE ECONOMIA
Nord-Ovest	-4,0	-12,4	-0,3	1,3	0,8	3,9	0,2	0,2	-0,2
Nord-Est	-2,8	-1,0	-0,2	-1,7	-1,2	0,4	-1,0	-1,4	-1,2
Centro	-5,7	-3,6	-1,9	-0,3	-0,4	1,5	-1,5	-1,2	-1,9
Sud e Isole	-2,3	-8,8	-2,5	-0,2	2,7	0,9	0,4	0,8	-1,0
ITALIA	-3,1	-7,6	-1,4	-0,3	1,2	1,6	-0,3	-0,1	-1,0

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

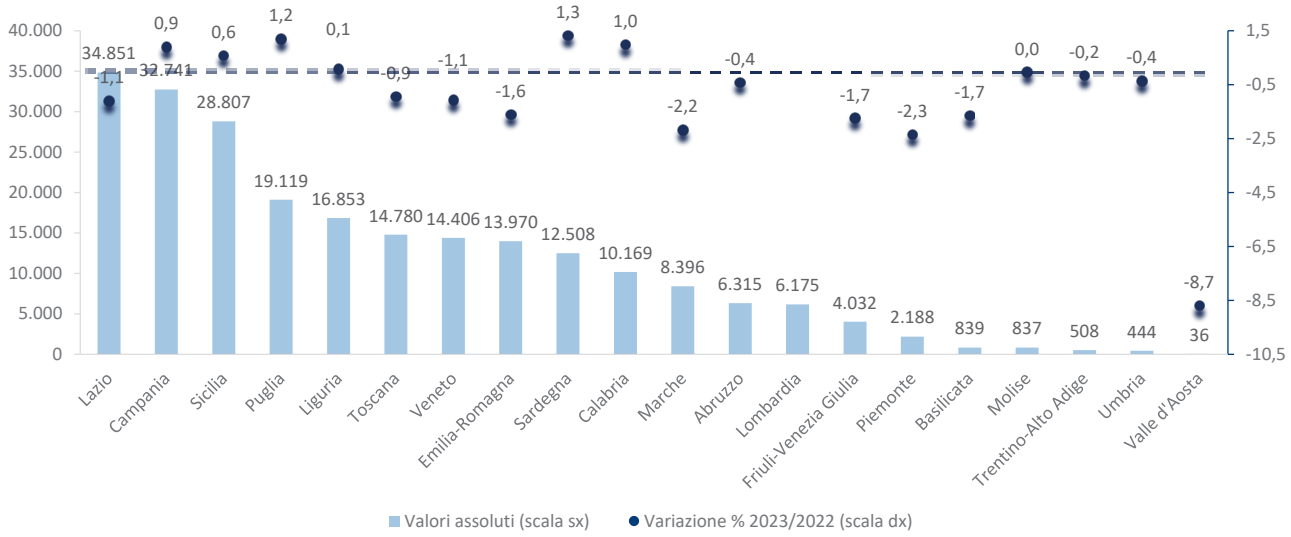
Gli andamenti per regione

Passando al dettaglio regionale, il Lazio si conferma come la regione dove si localizza il numero più consistente di imprese blu (quasi 35mila), ascrivibile al notevole apporto della provincia di Roma, ma che segna nel 2023 rispetto al 2022 una flessione dell'1,1%, comunque meno severa della contrazione rilevata per il totale economia del territorio (-1,3%). Di segno opposto la performance registrata dalla Campania, la seconda regione per numero di imprese dell'economia mare: con quasi 33mila imprese sperimenta una variazione del +0,9%, in controtendenza in

questo caso con il calo segnato dal sistema produttivo campano nel suo complesso (-0,8%).

L'incremento più significativo è quello della Sardegna (+1,3%, che porta la propria base imprenditoriale a 12.508 unità) e della Puglia (+1,2%, che arriva a superare le 19mila imprese); in entrambe le regioni si riscontra, di converso, un calo della numerosità di imprese con riferimento al totale economia. Sono molti i segni negativi. In termini relativi spiccano la Valle d'Aosta (-8,7%), il Piemonte (-2,3%) e le Marche (-2,2%), anche se nei primi due casi si tratta di regioni che partono da numeri più contenuti, mentre si contraddistinguono in termini assoluti, con una contrazione che supera le 100 unità, il Lazio (-390 unità), l'Emilia-Romagna (-228), le Marche (-186), il Veneto (-156) e la Toscana (-139).

Dinamica delle imprese dell'economia del mare per regione
(Valori assoluti al 2023 e variazioni percentuali rispetto al 2022)



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

2.4.2 L'imprenditoria giovanile

Un sistema imprenditoriale più giovane rispetto al totale economia

Secondo i dati dei registri delle Camere di Commercio le imprese dell'economia del mare guidate da giovani under 35[19] sono nel 2023 20.589 e rappresentano il 9,0% del totale delle imprese del "Sistema mare" in Italia. Tale risultato assume una certa rilevanza, soprattutto se confrontato con quanto si riscontra in media per il sistema economico nel suo complesso, dove la quota di imprese giovanili risulta più bassa di mezzo punto percentuale (8,5%).

La disaggregazione di tale valore per settore di attività economica fornisce informazioni ulteriori per una migliore comprensione del fenomeno. Tra le attività della Blue Economy che esercitano una maggiore attrattività per le imprese under 35 si evincono senza dubbio le attività dei servizi di alloggio e ristorazione.

Il turismo e la filiera ittica sono i settori che attraggono più imprenditori giovani

Nello specifico, nel 2023, sono 11.889 le imprese under 35 operative in questo segmento produttivo, corrispondenti al 10,8% delle imprese blu totali del settore. Il peso delle imprese giovanili è significativo anche nella filiera ittica, dove il 9,3% delle imprese blu è guidato da giovani, corrispondente a 2.985 imprese. Seguono le attività sportive e ricreative (2.632 imprese, pari al 7,7%).

La presenza di imprenditoria giovanile appare invece più contenuta nell'ambito della movimentazione di merci e passeggeri via mare (7,1%), nella cantieristica (5,9%), nelle attività di ricerca, regolamentazione e tutela ambientale (5,1%) e, soprattutto, nell'industria delle estrazioni marine (2,1%).

L'economia blu del Mezzogiorno è la più giovane d'Italia…

Dal punto di vista della distribuzione territoriale non si rilevano differenze rilevanti rispetto a quanto emerge per l'economia complessivamente considerata. Nel Mezzogiorno, infatti, si concentra il maggior numero di imprese under 35 della Blue Economy, nello specifico, 11.879 unità produttive, che rappresentano il 10,7% delle imprese blu della macro-ripartizione. Un valore decisamente al di sopra della media nazionale (9,0%), ma anche al peso che le imprese giovanili hanno nel totale economia dell'area (9,7%). Sono molto più uniformi tra loro le quote rilevate per le altre macro-ripartizioni: nel Nord-Est il peso è del 7,7%, nel Centro è del 7,5%, mentre nel Nord-Ovest è del 7,0%.

[19] 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.

Imprese giovanili nei settori dell'economia del mare per ripartizione geografica, a confronto con il totale economia
Anno 2023 (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 ristorazio-ne	Attività di ricerca, regolamentazione e tutela ambientale	Attività sportive e ricreative	TOTALE ECONOMIA DEL MARE	TOTALE ECONOMIA
					Valori assoluti				
Nord-Ovest	199	0	367	100	791	147	157	1.760	124.872
Nord-Est	912	0	349	202	806	84	188	2.540	83.605
Centro	341	1	380	128	2.903	109	546	4.410	95.746
Sud e Isole	1.533	9	577	455	7.389	175	1.741	11.879	199.954
ITALIA	**2.985**	**10**	**1.673**	**886**	**11.889**	**515**	**2.632**	**20.589**	**504.177**
					Incidenze % sul totale imprese				
Nord-Ovest	6,9	0,0	5,7	5,0	8,6	6,2	6,6	7,0	8,1
Nord-Est	11,8	0,0	6,9	8,7	6,4	5,3	5,2	7,7	7,5
Centro	6,7	1,0	5,4	5,2	9,3	4,9	5,4	7,5	7,7
Sud e Isole	9,3	2,7	5,9	8,0	12,9	4,6	9,6	10,7	9,7
ITALIA	**9,3**	**2,1**	**5,9**	**7,1**	**10,8**	**5,1**	**7,7**	**9,0**	**8,5**

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

…in quasi tutti i comparti

Disaggregando tali evidenze anche dal punto di vista settoriale, si evince come nel Mezzogiorno l'incidenza dell'imprenditoria giovanile sia superiore alla media nazionale in quasi tutti i settori dell'economia del mare, ma soprattutto in riferimento alle attività dei servizi di alloggio e ristorazione (12,9% rispetto a una media nazionale del 10,8%), nelle attività sportive e ricreative (9,6% rispetto a una media nazionale del 7,7%) e nella movimentazione di merci e passeggeri via mare (8,0% rispetto a una media del 7,1%).

Fanno eccezione solo le attività di ricerca, regolamentazione e tutela ambientale, relativamente alle quali il contributo dei giovani nel Mezzogiorno risulta inferiore alla media nazionale (4,6% rispetto al 5,1%). A tal riguardo, si contraddistingue, in primo luogo, il Nord-Ovest (6,2%) e, poi, il Nord-Est (5,3%).

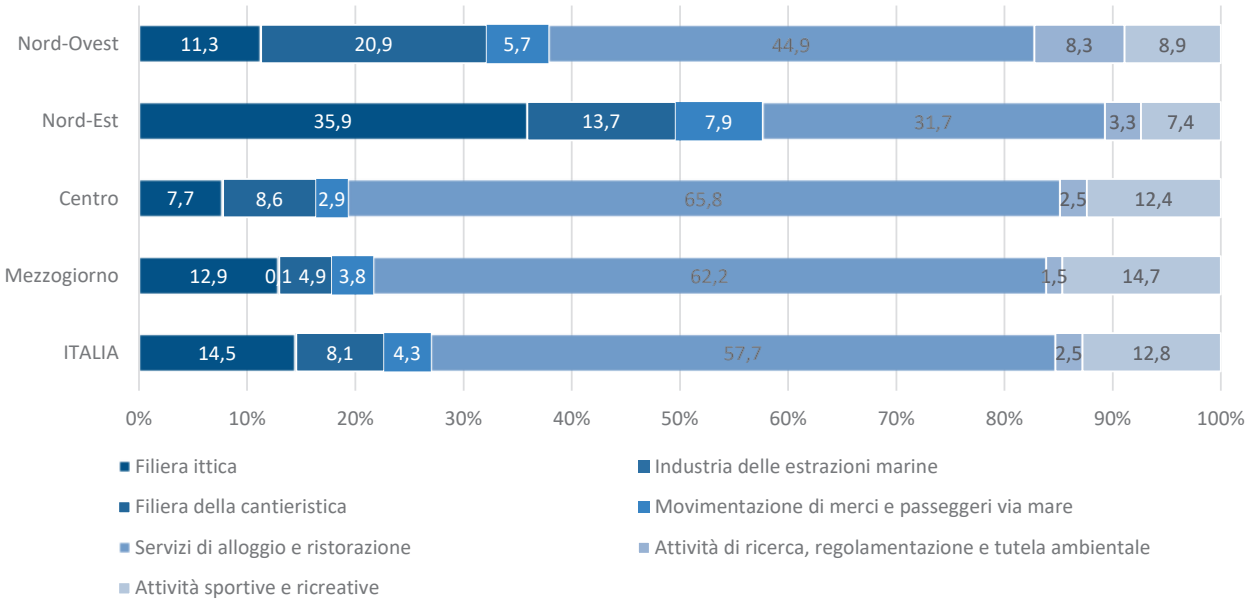
Sempre meno giovani alla guida delle imprese blu

Il Nord-Est spicca per un'elevata incidenza di imprese giovanili, superiore alla media nazionale, anche nella filiera ittica (11,8%), nella movimentazione di merci e passeggeri via mare (8,7%) e nella cantieristica (6,9%).

Dal punto di vista temporale, nel 2023 prosegue la riduzione del peso che l'imprenditoria giovanile ha nel "Sistema mare". Infatti, nell'anno il peso delle imprese under 35 è sceso al 9,0%: si tratta di otto decimi di punto percentuale in meno rispetto al 2019 (9,8%), in linea, peraltro, con il trend riscontrato per questa tipologia di imprese nel totale economia (dal 9,2% all'8,5%). La riduzione del peso dell'imprenditoria giovanile interessa quasi tutti i settori; solo l'industria delle estrazioni marine, la filiera

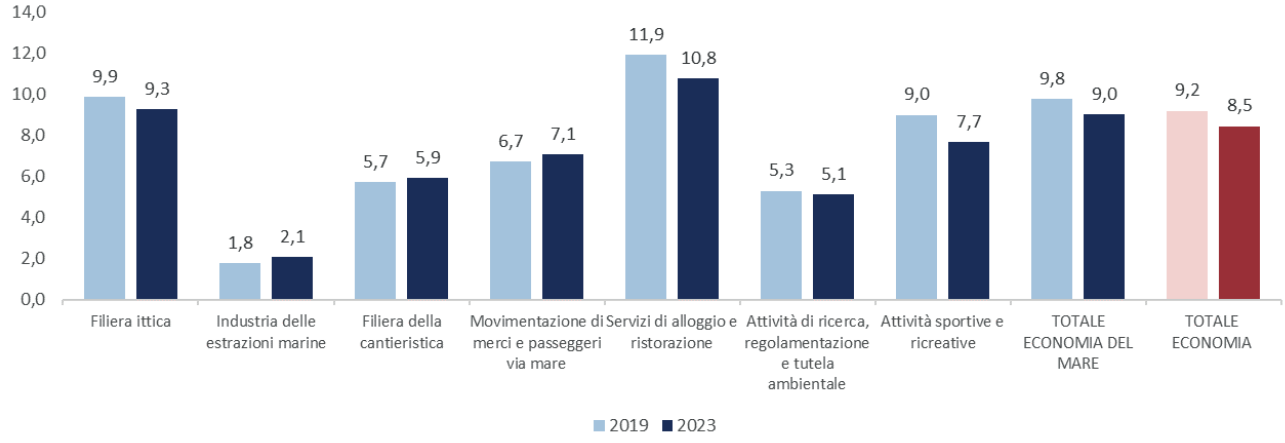
cantieristica e la movimentazione di merci e passeggeri via mare sperimentano, diversamente, un lieve incremento.

Distribuzione settoriale delle imprese giovanili dell'economia del mare per ripartizione geografica
Anno 2023 (valori percentuali)



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

Incidenza delle imprese giovanili nei settori dell'economia del mare, a confronto con il totale economia
Anni 2019 e 2023 (valori percentuali)



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

2.4.3 L'imprenditoria femminile

Le donne sono a capo del 22,4% delle imprese blu

Secondo le risultanze del Registro Imprese al 31 dicembre 2023 sono 51.075 le imprese femminili[20] operanti nelle attività economiche della Blue Economy. Rispetto alle quasi 228mila imprese presenti nel "Sistema mare" si tratta del 22,4%; un risultato, sebbene di poco, superiore al tasso di femminilizzazione che si rileva per il sistema economico nel suo complesso (22,2%).

La presenza femminile si riscontra soprattutto in riferimento alle attività turistiche dei servizi di alloggio e di ristorazione, dove il 27,7% delle imprese è "rosa"; si tratta, in termini assoluti, di 30.579 imprese.

Seguono le attività sportive e ricreative, che mostrano un tasso di femminilizzazione pari al 26,5%, la filiera ittica (17,4%), le attività di ricerca, regolamentazione e tutela ambientale (14,6%), la movimentazione di merci e passeggeri via mare (12,0%), l'industria delle estrazioni marine (10,7%) e, infine, la cantieristica (9,9%).

Scendendo al dettaglio territoriale, analogamente a quanto rilevato per le imprese giovanili blu, è il meridione del Paese a esibire il numero più elevato di attività al femminile. Nel Mezzogiorno, infatti, il 23,8% delle imprese blu è guidato da donne.

Si attesta al di sopra del valore medio nazionale anche il Centro (con il 22,7%), mentre mostrano valori inferiori il Nord-Ovest (19,6%) ed il Nord-Est (19,2%).

La distribuzione per territorio e settore

Nei settori delle attività sportive e ricreative, della cantieristica e delle attività di ricerca, regolamentazione e tutela ambientale i tassi di femminilizzazione più elevati sono appannaggio del Mezzogiorno (rispettivamente, 27,7%, 11,7% e 16,6%), nella movimentazione di merci e passeggeri via mare si contraddistingue il Centro (14,8%), mentre nel Nord-Ovest è particolarmente rilevante la presenza di imprese femminili nelle attività dei servizi di alloggio e ristorazione, dove il peso della componente "rosa" raggiunge il 30,2%. Il Nord-Est, invece, è la macro-ripartizione con il tasso di femminilizzazione più elevato nella filiera ittica (raggiunge il 19,9%).

[20] 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 2023 (valori assoluti e incidenze percentuali)

	Filiera ittica	Industria delle estrazioni marine	Filiera della cantieristi-ca	Movimentazione di merci e passeggeri via mare	Servizi di alloggio e ristorazione	Attività di ricerca, regolamentazio-ne e tutela ambientale	Attività sportive e ricreative	TOTALE ECONOMIA DEL MARE	TOTALE ECONOMIA
					Valori assoluti				
Nord-Ovest	532	4	556	191	2.772	279	613	4.948	314.739
Nord-Est	1.534	1	362	155	3.273	194	814	6.334	230.988
Centro	969	9	751	368	8.197	356	2.643	13.292	290.891
Mezzogiorno	2.561	36	1.133	780	16.336	634	5.021	26.501	488.652
ITALIA	**5.596**	**50**	**2.802**	**1.493**	**30.579**	**1.463**	**9.091**	**51.075**	**1.325.270**
					Incidenze % sul totale imprese				
Nord-Ovest	18,5	14,0	8,7	9,5	30,2	11,8	25,7	19,6	20,4
Nord-Est	19,9	5,4	7,2	6,7	25,9	12,1	22,5	19,2	20,7
Centro	18,9	8,3	10,7	14,8	26,2	16,0	26,0	22,7	23,4
Mezzogiorno	15,5	11,5	11,7	13,7	28,5	16,6	27,7	23,8	23,8
ITALIA	**17,4**	**10,7**	**9,9**	**12,0**	**27,7**	**14,6**	**26,5**	**22,4**	**22,2**

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

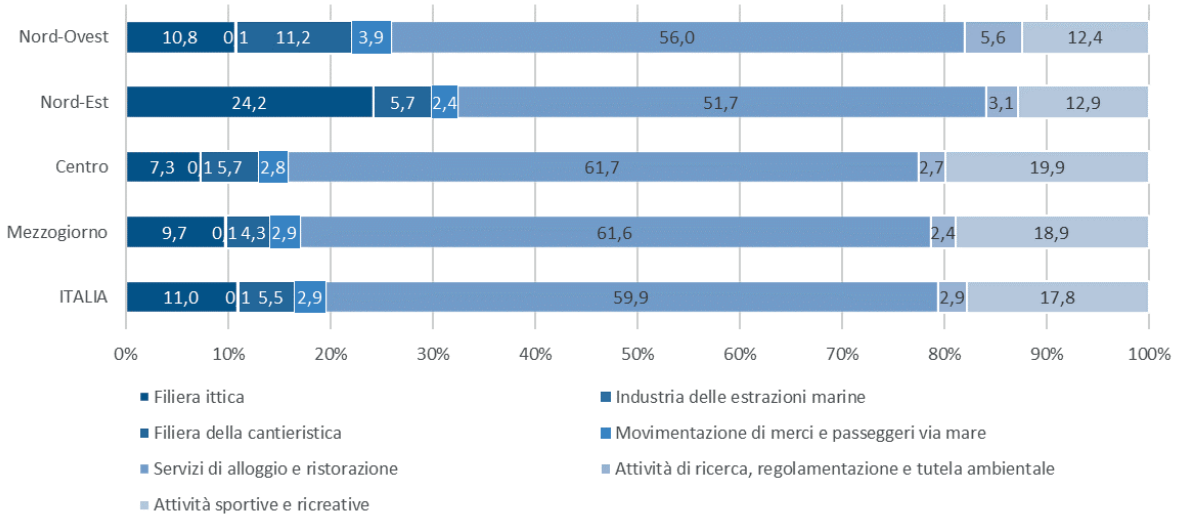
Continua ad aumentare il ruolo delle imprese femminili

Il 2023 segna un ulteriore incremento dell'incidenza di imprese femminili sul totale delle imprese del "Sistema mare", passando dal 21,7% rilevato nel 2019 al 22,4% dell'ultimo anno, un aumento nettamente più significativo di quello rilevato per il complesso del sistema economico, dove la quota passa dal 22,0% del 2019 al 22,2% del 2023.

Questa tendenza si riscontra pressoché in riferimento a qualsiasi settore di attività economica della Blue Economy: nella filiera ittica il peso della componente femminile passa dal 17,2% del 2019 al 17,4% del 2023, nella filiera cantieristica dal 9,6% al 9,9%, nella movimentazione di merci e passeggeri via mare dall'11,2% al 12,0%, nei servizi di alloggio e ristorazione dal 27,1% al 27,7%, nelle attività sportive e ricreative dal 26,4% al 26,5% e nelle attività di ricerca e regolamentazione e tutela ambientale dal 14,3% al 14,6%.

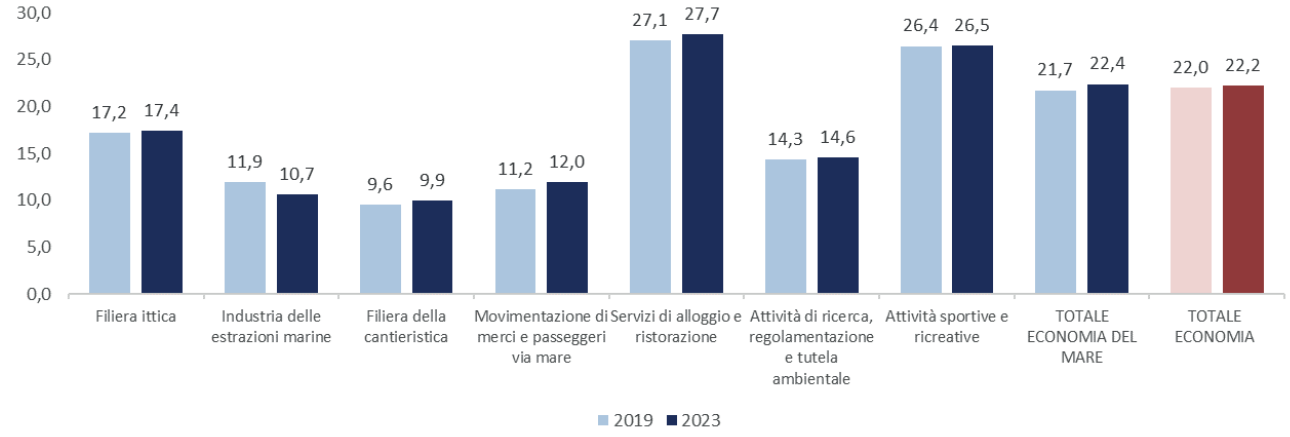
Unico settore in cui il tasso di femminilizzazione registra un lieve calo è quello dell'industria delle estrazioni marine (dall'11,9% al 10,7%).

Distribuzione settoriale delle imprese femminili dell'economia del mare per ripartizione geografica
Anno 2023 (valori percentuali)



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

Incidenza delle imprese femminili nei settori dell'economia del mare, a confronto con il totale economia
Anni 2019 e 2023 (valori percentuali)



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

2.4.4 L'imprenditoria straniera

Gli stranieri gestiscono una quota contenuta di imprese blu

Le imprese a conduzione straniera[21] nei settori dell'economia del mare risultano, a dicembre 2023, 16.854. Rispetto al totale delle imprese blu italiane si tratta del 7,4%, mostrando un'incidenza inferiore non solamente nei confronti di quanto già messo in evidenza per le imprese giovanili (9,0%) e le imprese "rosa" (22,4%), ma anche rispetto al peso che gli stranieri hanno, più in generale, sull'intero sistema imprenditoriale del Paese (arriva all'11,1%).

I servizi di alloggio e ristorazione sono le attività dove è più significativa la concentrazione di imprese blu condotte da stranieri: 10.127 imprese, pari ad un'incidenza sul totale imprese blu del settore del 9,2%. Segue la filiera della cantieristica (2.544 imprese straniere, con un'incidenza sul totale imprese del settore del 9,0%), le attività sportive e ricreative (1.864 imprese, corrispondenti al 5,4%) e la filiera ittica (1.569 unità, pari al 4,9%).

Imprese straniere nei settori dell'economia del mare per ripartizione geografica, a confronto con il totale economia
Anno 2023 (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	384	1	632	94	1.079	80	116	2.386	206.913
Nord-Est	288	0	632	140	1.674	52	225	3.012	137.380
Centro	436	2	966	122	4.152	59	820	6.558	166.895
Mezzogiorno	461	1	314	152	3.222	45	704	4.899	148.521
ITALIA	**1.569**	**4**	**2.544**	**509**	**10.127**	**236**	**1.864**	**16.854**	**659.709**
					Incidenze % sul totale imprese				
Nord-Ovest	13,3	2,7	9,9	4,7	11,8	3,4	4,8	9,4	13,4
Nord-Est	3,7	0,0	12,6	6,1	13,2	3,2	6,2	9,1	12,3
Centro	8,5	2,1	13,7	4,9	13,3	2,7	8,1	11,2	13,4
Mezzogiorno	2,8	0,3	3,2	2,7	5,6	1,2	3,9	4,4	7,2
ITALIA	**4,9**	**0,9**	**9,0**	**4,1**	**9,2**	**2,4**	**5,4**	**7,4**	**11,1**

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

[21] 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.

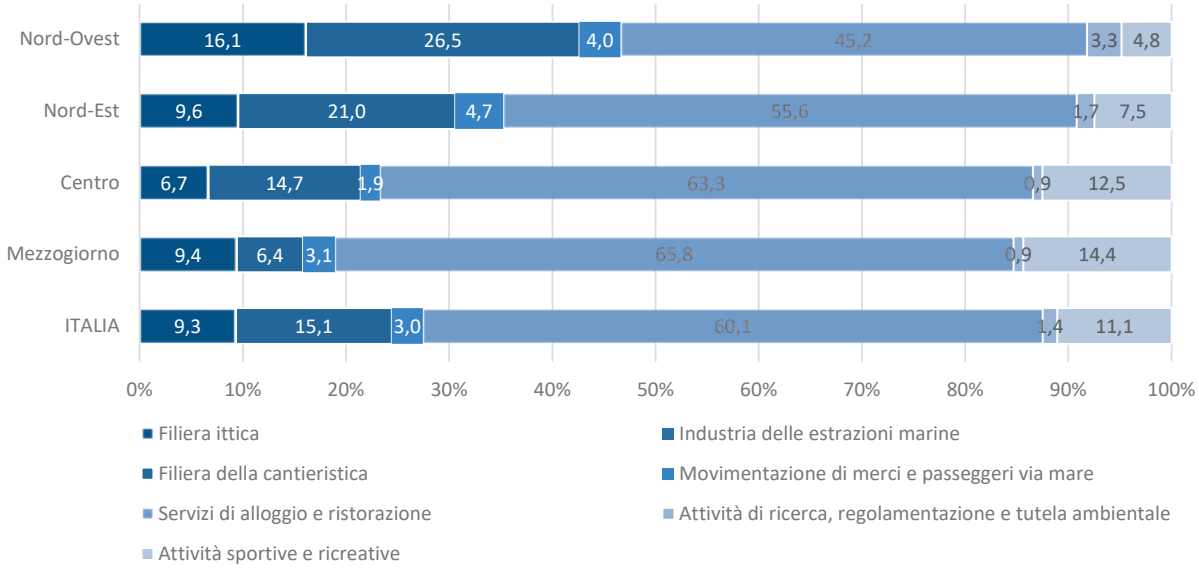
Un maggiore presidio degli stranieri nel Centro

La localizzazione delle imprese blu gestite da stranieri si differenzia rispetto a quanto finora osservato per le altre tipologie di imprese. Le imprese straniere hanno un peso maggiore nel sistema produttivo della Blue Economy del Centro, con un'incidenza che si attesta all'11,2%. D'altronde, la macro-ripartizione si distingue per una incidenza di imprese straniere più elevata in tre settori su sette dell'economia del mare: filiera cantieristica (13,7%), servizi di alloggio e ristorazione (13,3%) e attività sportive e ricreative (8,1%).

Il Mezzogiorno è l'area del Paese in cui l'incidenza è più bassa (pari al 4,4% del totale del tessuto produttivo blu), mentre mostrano incidenze più contenute rispetto al Centro, ma comunque non trascurabili, il Nord-Ovest (9,4%) ed il Nord-Est (9,1%).

Il Nord-Ovest si contraddistingue per l'incidenza più alta di stranieri nella filiera ittica (pari al 13,3%) e nelle attività di ricerca, regolamentazione e tutela ambientale (3,4%), il Nord-Est nell'ambito della movimentazione di merci e passeggeri via mare (6,1%), mentre il Mezzogiorno, di converso, presenta le incidenze più contenute in tutti i settori.

Distribuzione settoriale delle imprese straniere dell'economia del mare per ripartizione geografica
Anno 2023 (valori percentuali)



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

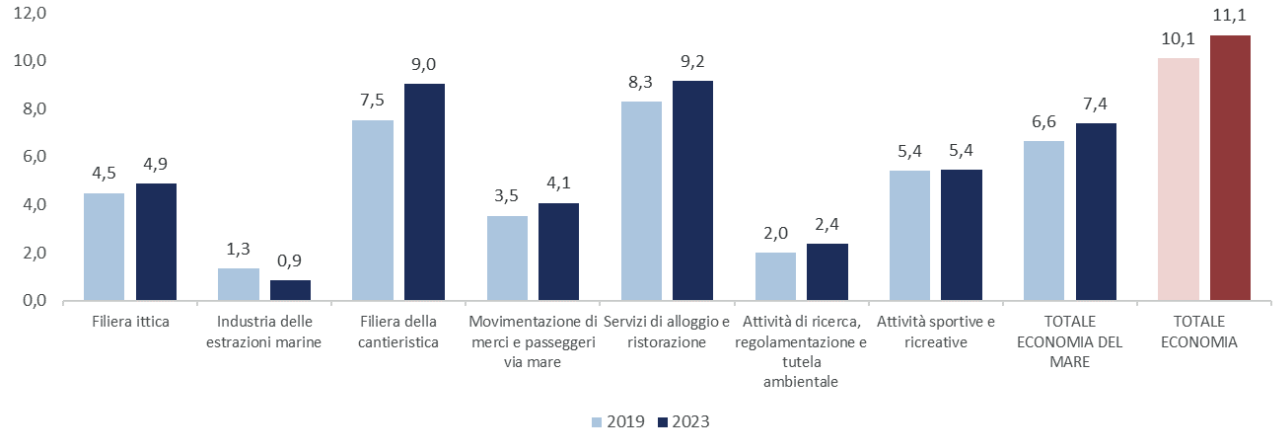
Nel 2023 prosegue il trend di crescita del peso che le imprese straniere hanno sul "Sistema mare", passando dal 6,6% del 2019 al 7,4% del 2023 (+0,8 punti percentuali), pressoché in linea con quanto rilevato per il totale economia (dal 10,1% all'11,1%; +1 p. p.).

Aumenta il peso degli stranieri nella conduzione di imprese blu

La dinamica positiva coinvolge quasi tutti i settori, ma specificatamente la filiera cantieristica (il peso passa dal 7,5% al 9,0%) ed i servizi di alloggio e ristorazione (dall'8,3% al 9,2%).

L'industria delle estrazioni marine è l'unico comparto che registra una dinamica negativa, con un peso che si riduce dall'1,3% del 2019 allo 0,9% del 2023. È rimasto stabile il peso nelle attività sportive e ricreative, sempre pari al 5,4%.

Incidenza delle imprese straniere nei settori dell'economia del mare, a confronto con il totale economia
Anni 2019 e 2023 (valori percentuali)



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

2.5 Il commercio estero

Si interrompe il trend positivo delle vendite oltre confine

Nel 2023 le esportazioni della Blue Economy[22] subiscono una battuta di arresto, registrando rispetto all'anno precedente una flessione del 2,7%, che erode, ma solo in minima parte, la significativa crescita dell'anno precedente (+38,1%).

A determinare il calo delle vendite oltre confine è il settore della cantieristica[23], che segna rispetto al 2022 una contrazione del 3,2%, corrispondente in termini assoluti ad una riduzione di oltre 300 milioni di euro.

È positiva, invece, la dinamica dell'export del settore ittico[24], che segna una crescita annua del 2,3%, la quale va però ad incidere in misura modesta sull'andamento complessivo dell'export della Blue Economy. In termini assoluti, infatti, l'incremento sperimentato dal settore ittico risulta pari a circa 22 milioni di euro.

Si conferma l'avanzo della bilancia commerciale

Le attività della cantieristica hanno venduto complessivamente oltre confine merci per un valore di 9,1 miliardi di euro, ovvero il 91% del totale dell'export dei due settori dell'economia del mare. In via complementare, il valore venduto all'estero dalle attività dell'ittica risulta pari al 9% del totale delle esportazioni della Blue Economy, ovvero 955 milioni di euro. Ammontano, quindi, a oltre 10 miliardi euro le esportazioni dei due settori, contribuendo per l'1,61% all'export dei prodotti italiani nel mondo, di cui l'1,45% riconducibile appunto alla cantieristica.

Il saldo della bilancia commerciale, ovvero la differenza tra il valore complessivo delle esportazioni e delle importazioni, continua ad essere positivo anche nel 2023, dopo oltre un decennio contraddistinto dal segno meno. Più nel dettaglio, nel 2023 il saldo commerciale risulta pari a quasi 1,4 miliardi di euro (nel 2022 era pari a 1,9 miliardi di euro e nel 2021 a -1,6 miliardi di euro). L'Italia prosegue dunque a realizzare profitti dagli scambi internazionali dei settori legati all'economia del mare.

Tale risultato è sostanzialmente il frutto dell'andamento della cantieristica, che realizza un avanzo commerciale pari a quasi 7,9 miliardi di euro, in peggioramento comunque rispetto al 2022, quando si attestava a quasi 8,5 miliardi. Rimane invece in area negativa la bilancia commerciale del settore ittico (-6,5 miliardi di euro)

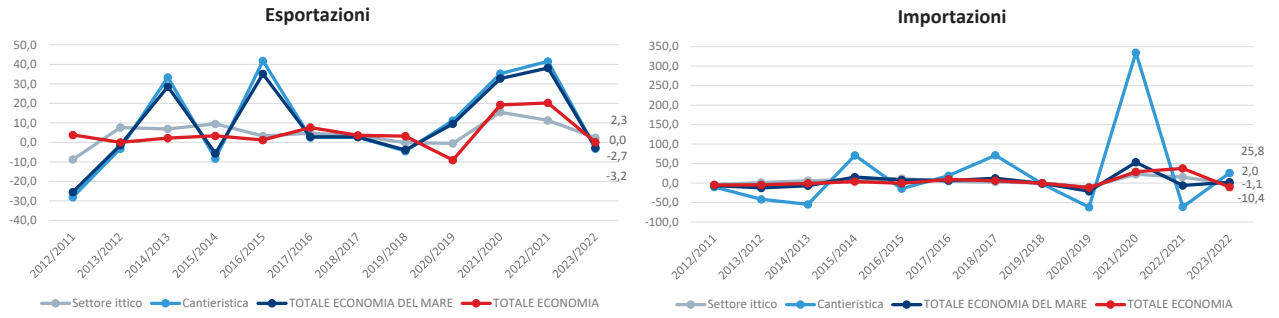
[22] L'export dell'economia del mare è riconducibile sostanzialmente a due macro-categorie: chi si occupa di produrre imbarcazioni (navi, yatch, gommoni, ecc.) e chi produce ricchezza attraverso la pesca, la lavorazione, la conservazione e commercializzazione dei prodotti dell'ittica.
[23] Corrispondente al gruppo di attività economica 30.1 (costruzione di navi e imbarcazioni) della classificazione Ateco 2007.
[24] Corrispondente alla divisione 03 (pesca e acquacoltura) ed al gruppo 10.2 (lavorazione e conservazione di pesce, crostacei e molluschi) della classificazione Ateco 2007.

Flussi commerciali dell'Italia nei comparti dell'economia del mare
Anni 2011-2023 (valori assoluti in milioni di euro e incidenze percentuali sul totale economia)

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Valori assoluti (in milioni di euro)													
ESPORTAZIONI													
Settore ittico	569	519	559	597	654	675	707	731	730	726	839	933	955
Cantieristica	3.646	2.622	2.537	3.383	3.101	4.397	4.509	4.630	4.423	4.917	6.651	9.413	9.109
Totale mare	**4.215**	**3.142**	**3.096**	**3.980**	**3.755**	**5.073**	**5.216**	**5.361**	**5.153**	**5.643**	**7.490**	**10.346**	**10.064**
IMPORTAZIONI													
Settore ittico	4.476	4.275	4.322	4.586	4.989	5.564	5.822	5.989	5.971	5.336	6.536	7.518	7.432
Cantieristica	2.254	2.018	1.173	529	905	773	920	1.576	1.538	584	2.541	983	1.237
Totale mare	**6.730**	**6.293**	**5.495**	**5.115**	**5.894**	**6.337**	**6.742**	**7.565**	**7.509**	**5.920**	**9.076**	**8.501**	**8.669**
SALDO													
Settore ittico	-3.907	-3.756	-3.763	-3.989	-4.335	-4.888	-5.115	-5.258	-5.240	-4.610	-5.697	-6.585	-6.477
Cantieristica	1.392	604	1.365	2.854	2.196	3.624	3.589	3.054	2.885	4.333	4.110	8.430	7.872
Totale mare	**-2.515**	**-3.152**	**-2.399**	**-1.135**	**-2.139**	**-1.264**	**-1.526**	**-2.204**	**-2.355**	**-277**	**-1.587**	**1.845**	**1.394**
Incidenze % sul totale dei flussi commerciali nazionali													
	2011	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**
ESPORTAZIONI													
Settore ittico	0,15	0,13	0,14	0,15	0,16	0,16	0,16	0,16	0,15	0,17	0,16	0,15	0,15
Cantieristica	0,97	0,67	0,65	0,85	0,75	1,05	1,00	1,00	0,92	1,13	1,27	1,50	1,45
Totale mare	**1,12**	**0,81**	**0,79**	**1,00**	**0,91**	**1,22**	**1,16**	**1,15**	**1,07**	**1,29**	**1,44**	**1,65**	**1,61**
IMPORTAZIONI													
Settore ittico	1,12	1,12	1,20	1,28	1,35	1,51	1,45	1,41	1,41	1,43	1,36	1,14	1,26
Cantieristica	0,56	0,53	0,32	0,15	0,24	0,21	0,23	0,37	0,36	0,16	0,53	0,15	0,21
Totale mare	**1,68**	**1,65**	**1,52**	**1,43**	**1,59**	**1,72**	**1,68**	**1,78**	**1,77**	**1,59**	**1,89**	**1,29**	**1,46**

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

Dinamica dei flussi commerciali nei comparti dell'economia del mare e nel totale economia
(variazioni percentuali annuali 2011-2023)



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

La distribuzione territoriale dei dati sul commercio estero evidenzia il ruolo predominante dell'Italia settentrionale. Il Nord-Ovest ed il Nord-Est, infatti, racchiudono insieme quasi il 70% delle esportazioni del settore ittico e della cantieristica.

In termini relativi spicca il Centro-Sud

Ad ogni modo, è il Mezzogiorno a presentare il valore più elevato in termini di incidenza delle vendite del settore ittico rispetto al totale delle esportazioni dell'area (pari allo 0,3%, a fronte di un valore medio nazionale dello 0,15%). Per la cantieristica si colloca in testa, invece, il Centro, dove tale incidenza si attesta al 2,23% a fronte di un valore medio in Italia dell'1,45%.

La disaggregazione degli importi per provincia mostra come le esportazioni del settore ittico siano per la gran parte attribuibili alla provincia di Como, che da sola vende verso l'estero merci per quasi 214 milioni di euro; si tratta del 22% delle esportazioni dell'intero settore.

In provincia di Vibo Valentia oltre un quarto dell'export è da attribuire al settore ittico

Seguono, sebbene con un significativo distacco, le province di Venezia e di Udine, il cui export ammonta, rispettivamente, a 59,2 e 50,9 milioni di euro. Tra le prime dieci province per ammontare di esportazioni si collocano altresì i territori di Rovigo, Ancona, Rimini, Brindisi, Parma, Ferrara e Palermo, che, insieme alle precedenti, racchiudono il 57% delle esportazioni della filiera ittica.

Guardando al rapporto tra il valore delle esportazioni della filiera ittica ed il totale dell'export provinciale, si conferma al primo posto, come le passate edizioni, la provincia di Vibo Valentia: le esportazioni ittiche rappresentano oltre un quarto delle esportazioni del territorio provinciale, con esattezza il 27,2%. Seguono, a distanza, le province siciliane di Palermo (5,5%) e Agrigento (4,5%), dove il settore ittico ricopre comunque un ruolo decisamente inferiore rispetto a quanto evidenziato per la provincia calabrese.

Oltre metà dell'export italiano della cantieristica è da ricondurre a 3 province: Genova, Trieste, Ancona

Relativamente alla cantieristica, al primo posto della graduatoria stilata in senso decrescente per ammontare delle vendite all'estero del settore si trova la provincia di Genova, che con quasi 2 miliardi di euro genera circa il 22% delle esportazioni di tutto il settore. Al secondo e al terzo posto si trovano le province di Trieste ed Ancona, che esportano merci, rispettivamente, per 1 miliardo e 364 milioni di euro e 1 miliardo e 172 milioni di euro. Queste tre province coprono all'incirca la metà dell'export del settore. Si posizionano tra le prime dieci province anche Lucca (1 miliardo di euro), La Spezia (641,5 milioni di euro), Gorizia (553,1 milioni di euro), Rimini (430 milioni di euro), Forlì-Cesena (377,9 milioni di euro), Napoli (210,5 milioni di euro) e, infine, Milano (199,1 milioni di euro). In termini relativi si colloca al primo posto la provincia di La Spezia, dove l'export del settore cantieristico ha rappresentato nel 2023 il 42,8% del valore complessivo delle esportazioni provinciali. Seguono la provincia di Gorizia (31,1%) e di Genova (30,3%). Il Mezzogiorno risulta rappresentato solo dalle provincie di Catanzaro (19,4%) e Sassari (11,2%).

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

Anno 2023 (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	213,6	1	Vibo Valentia	27,2
2	Venezia	59,2	2	Palermo	5,5
3	Udine	50,9	3	Agrigento	4,5
4	Rovigo	50,7	4	Como	3,3
5	Ancona	37,5	5	Brindisi	2,9
6	Rimini	35,3	6	Rovigo	2,8
7	Brindisi	26,7	7	Trapani	2,6
8	Parma	24,0	8	Verbano-Cusio-Ossola	1,5
9	Ferrara	23,2	9	Imperia	1,3
10	Palermo	20,0	10	Rimini	1,1
	Nord-Ovest	337,9		*Nord-Ovest*	0,14
	Nord-Est	323,4		*Nord-Est*	0,16
	Centro	101,1		*Centro*	0,09
	Mezzogiorno	191,7		*Mezzogiorno*	0,28
	ITALIA	**954,9**		**ITALIA**	**0,15**

CANTIERISTICA

Valori assoluti			Incidenza sul totale delle esportazioni provinciali		
Pos.	**Provincia**	**Milioni di euro**	**Pos.**	**Provincia**	**Quote %**
1	Genova	1.982,2	1	La Spezia	42,8
2	Trieste	1.364,5	2	Gorizia	31,1
3	Ancona	1.172,3	3	Genova	30,3
4	Lucca	1.051,1	4	Trieste	29,8
5	La Spezia	641,5	5	Ancona	21,6
6	Gorizia	553,1	6	Lucca	20,2
7	Rimini	430,0	7	Catanzaro	19,4
8	Forlì-Cesena	377,9	8	Rimini	13,9
9	Napoli	210,5	9	Imperia	12,0
10	Milano	199,1	10	Sassari	11,2
	Nord-Ovest	3.352,9		*Nord-Ovest*	1,40
	Nord-Est	2.950,2		*Nord-Est*	1,49
	Centro	2.489,0		*Centro*	2,23
	Mezzogiorno	315,0		*Mezzogiorno*	0,46
	ITALIA	**9.108,7**			**1,45**

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

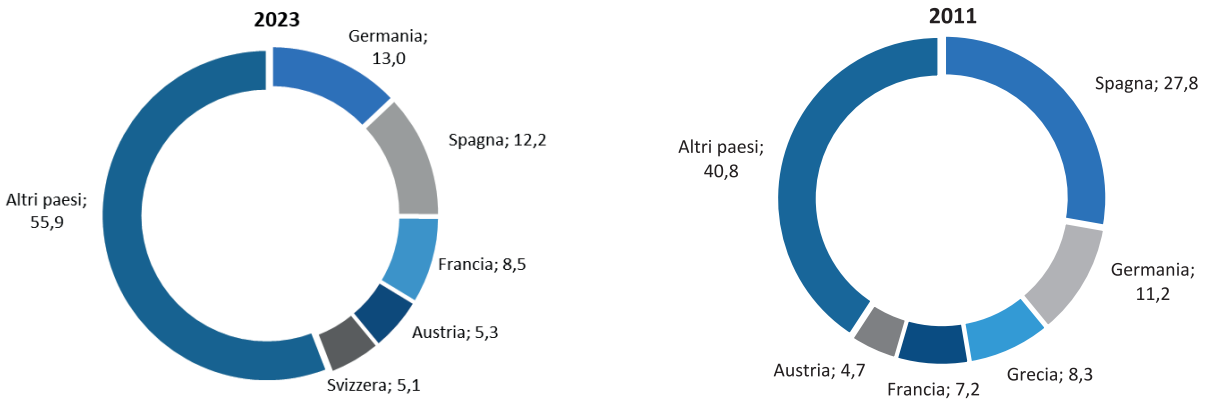
I Paesi europei sono i principali mercati di sbocco del settore ittico…

Nel 2023 il principale mercato di sbocco dei prodotti italiani del settore ittico è rappresentato dalla Germania, destinataria del 13% delle merci esportate; in aumento rispetto al peso assunto nel 2011, quando si attestava all'11,2%. Emergono tra i primi cinque partner commerciali anche la Spagna (12,2%), in netto calo rispetto al peso che assumeva nel 2011 (27,8%), la Francia (8,5%), l'Austria (5,3%) e la Svizzera (5,1%).

… mentre spiccano i Paesi extra-europei per la cantieristica

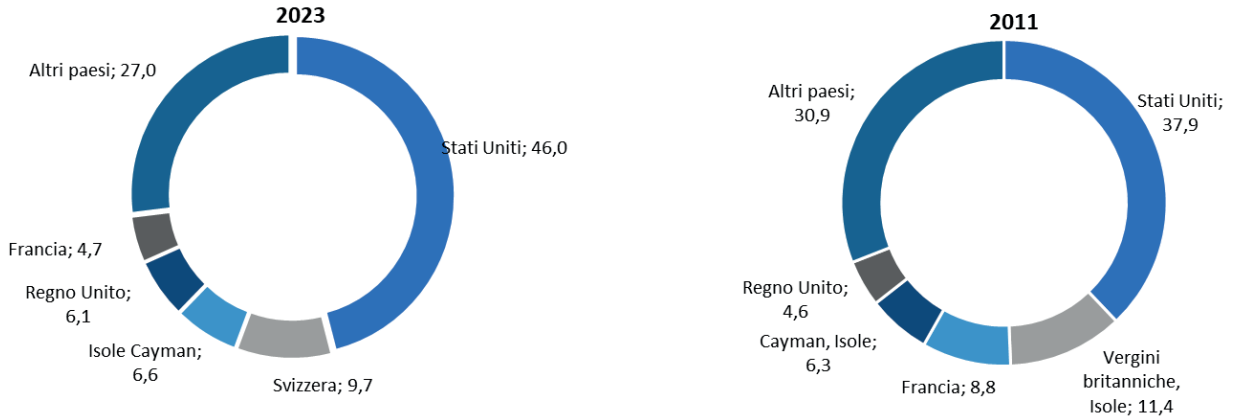
Per quanto riguarda il settore cantieristico, invece, le esportazioni del nostro Paese, sono indirizzate principalmente verso gli Stati Uniti. Questo mercato, nel 2023, assorbe, infatti, il 46% delle esportazioni del settore; in aumento rispetto al 2011, anno in cui il peso ricoperto dal mercato statunitense era pari al 37,9%.

I principali mercati di sbocco delle esportazioni del settore ittico
Anni 2023 e 2011 (composizione %)



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

I principali mercati di sbocco delle esportazioni del settore cantieristico
Anni 2023 e 2011 (composizione %)



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

Seguono per importanza la Svizzera (9,7%), le Isole Cayman (6,6%), il Regno Unito (6,1%) e la Francia (4,7%). In estrema sintesi, i primi cinque paesi ricevono oltre il 70% delle esportazioni del settore; difatti, il peso degli altri paesi si ferma al 27%.

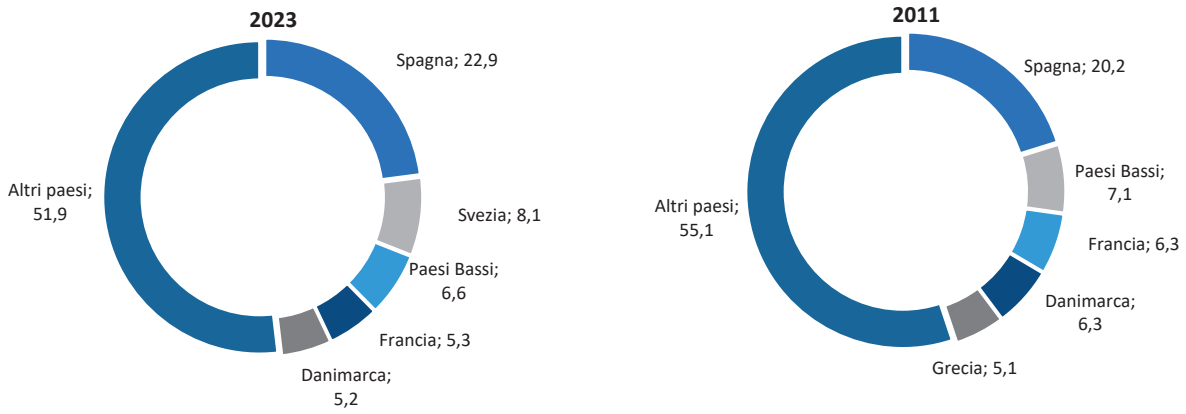
Per quanto attiene ai mercati di approvvigionamento, per il settore ittico spicca la Spagna, dalla quale arriva il 22,9% delle merci importate dal nostro Paese riconducibili alla filiera nel 2023, peraltro in aumento rispetto al 2011, quando il mercato spagnolo catturava il 20,2% del

I mercati di approvvigionamento

totale delle importazioni del settore. Tra i primi cinque mercati di approvvigionamento emergono, altresì, la Svezia (8,1%), i Paesi Bassi (6,6%), la Francia (5,3%) e la Danimarca (5,2%); da questi cinque paesi provengono circa la metà del totale delle importazioni del settore (il peso ricoperto dagli altri paesi è del 51,9%).

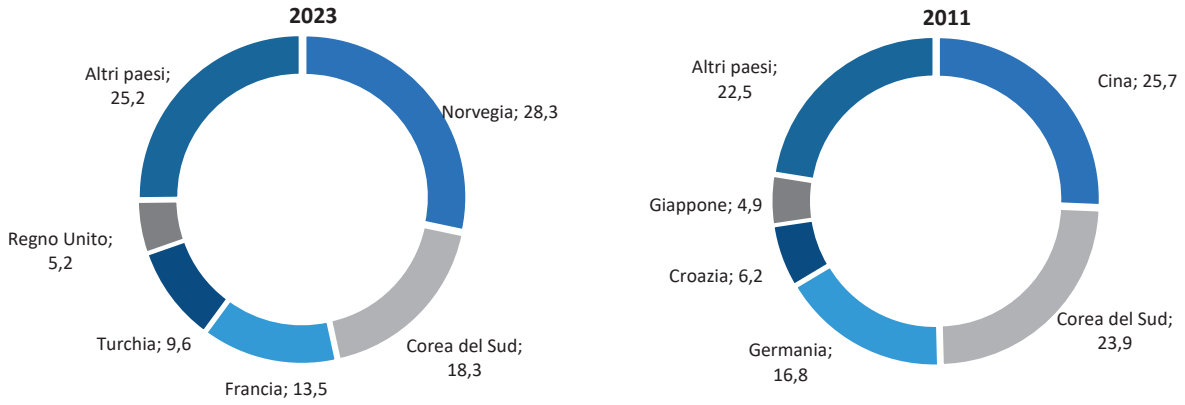
Per quel che riguarda il settore cantieristico, invece, il principale mercato di approvvigionamento è rappresentato dalla Norvegia (28,3%). Seguono la Corea del Sud, dalle quali ha origine il 18,3% degli acquisti dall'estero del settore, la Francia (13,5%), la Turchia (9,6%) ed il Regno Unito (5,2%). Si è fortemente ridimensionato il peso della Cina: nel 2011 pesava, collocandosi al primo posto, per il 25,7%.

I principali mercati di approvvigionamento delle importazioni settore ittico
Anni 2023 e 2011 (composizione %)



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

I principali mercati di approvvigionamento delle importazioni del settore cantieristico
Anni 2023 e 2011 (composizione %)



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

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.

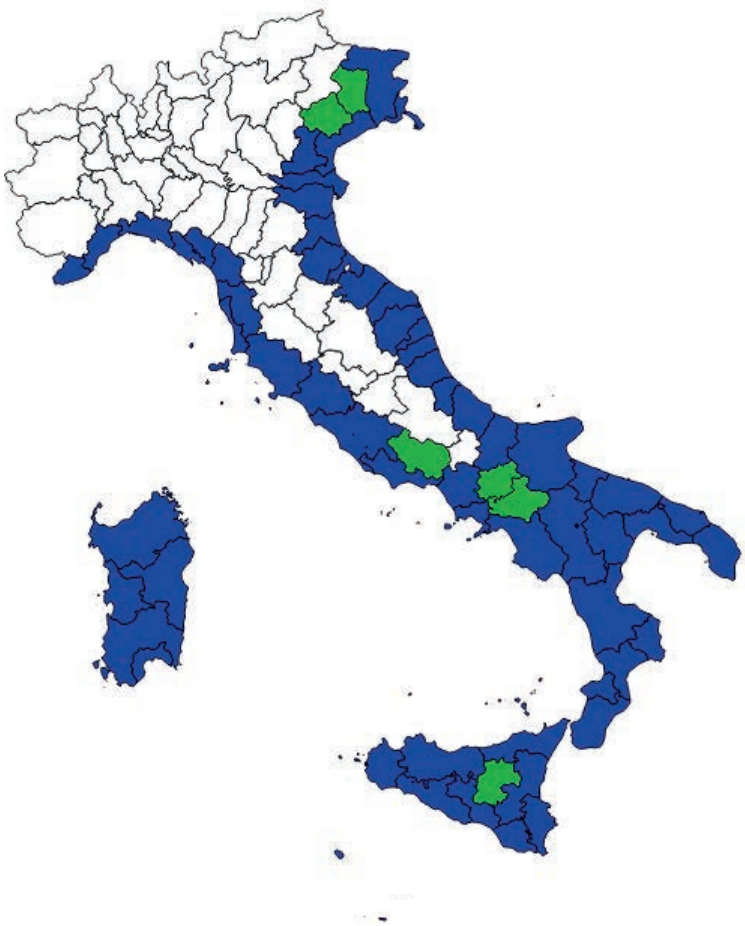
Si prenda, ad esempio, il caso di Roma Capitale. Il comune è, senza ombra di dubbio, da considerarsi litoraneo in quanto i suoi confini toccano il mare. Ma si tratta di un comune talmente esteso (circa 1.300 kmq di superficie) che appare difficile pensare che tutto il territorio di Roma possa essere considerato egualmente influenzato dalla presenza del mare, ovvero che tutto il turismo del territorio possa essere classificabile come turismo marino[25], trattandosi, tra l'altro, di un mare largamente destinato ai residenti. Più corretto sarebbe quindi, nel caso di Roma, limitarsi a considerare come beneficiate dal mare solo singole porzioni del territorio, come può essere, ad esempio, il Municipio X della Capitale (che comprende il litorale di Ostia). Ovviamente, però, il considerare solo una frazione del comune ha delle conseguenze sui dati statistici a disposizione, la cui disponibilità passa inevitabilmente per operazioni di georeferenziazione degli indirizzi con aggravio di costi e tempi per la produzione dell'informazione. Esiste 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 i 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 sua 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). Queste aree sono identificate prendendo tutte le province che hanno un confine sul mare oppure che non hanno un confine sul mare, ma che hanno almeno metà della loro popolazione residente entro i 50 km dalla linea di confine con il mare o che hanno una forte influenza che proviene dal mare. Nell'Unione Europea a 27 paesi vi sono 339 regioni costiere, di cui 295 sono bagnate dal mare e 95 non toccano il mare ma hanno almeno il 50% della popolazione che sono distanti meno di 50 km dal mare. In Italia, se si tiene conto dell'attuale perimetro amministrativo 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

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

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 relativa all'anno 2023 si evince come 8.382 LAU sono bagnate dal mare o hanno almeno il 50% della loro superficie entro 10 km dal mare[26]. Pertanto, circa il 10% di tutte le LAU sono da considerarsi zone costiere con una quota che varia dallo 0,5% in Romania al 100,0% di Grecia, Malta e Finlandia. Le zone costiere sono maggiormente abitate rispetto a quelle non costiere visto che in queste zone abita quasi il 19% della popolazione dei paesi dell'Unione con una densità di 128,1 abitanti per kmq

[26] A queste 8.382 LAU vanno aggiunte quelle di Croazia, Paesi Bassi e Polonia la cui definizione non è ancora ultimata.

contro i 92,9 delle zone non costiere. Per quanto concerne l'Italia, al 1°gennaio 2024 esistevano 645 comuni litoranei a cui si aggiungevano altre 521 LAU considerate zone costiere, per un totale quindi di 1.166 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 1.166 comuni, vivevano a fine 2023 20.147.242 abitanti, vale a dire 35.293 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 2019 e 2023 la popolazione che vive in prossimità del mare è diminuita dell'1,3% a fronte dell'1,0% del resto del paese e fra 2022 e 2023 la popolazione vicino al mare è diminuita mentre è aumentata sia pure di poco quello che abita relativamente più distante.
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 2023) da 405.149 a 778.435 abitanti, la Campania che aumenta da 2.056.800 a 3.100.732 e il Friuli-Venezia Giulia che passa da 273.831 a 375.889 abitanti.

Tab. 1 - Popolazione residente al 31 dicembre 2023 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	778.435	405.149	92,1
Friuli-Venezia Giulia	375.889	273.831	37,3
Liguria	1.392.425	1.214.900	14,6
Emilia-Romagna	613.932	522.189	17,6
Toscana	899.659	830.955	8,3
Umbria	0	0	0,0
Marche	743.800	587.590	26,6
Lazio	3.667.572	3.568.776	2,8
Abruzzo	550.466	438.117	25,6
Molise	58.126	49.572	17,3
Campania	3.100.732	2.056.800	50,8
Puglia	2.098.348	1.677.603	25,1
Basilicata	72.653	67.995	6,9
Calabria	1.203.835	1.058.542	13,7
Sicilia	3.520.125	3.006.333	17,1
Sardegna	1.071.245	829.285	29,2
ITALIA	**20.147.242**	**16.587.637**	**21,5**

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

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 184 territori con almeno 5.000 residenti al 31 dicembre 2023; 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

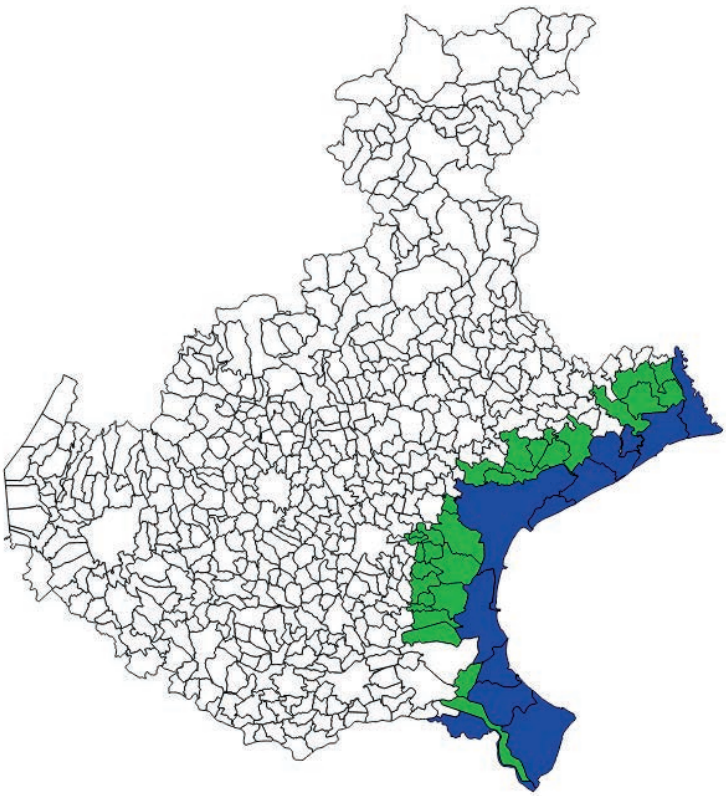
metropolitana di Catania (Misterbianco). A cui si aggiunge la veneziana San Donà di Piave. Tutti comuni caratterizzati dall'avere una popolazione che supera i 40.000 residenti.

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



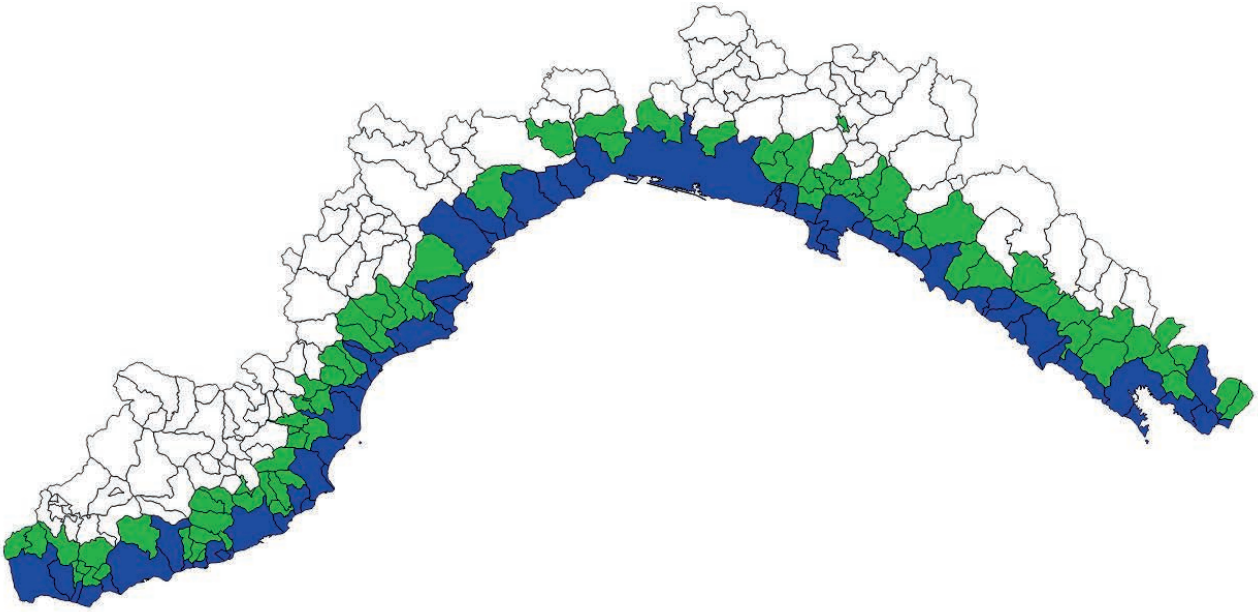
Fonte: elaborazioni Centro Studi delle Camere di Commercio Guglielmo Tagliacarne su dati Istat

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



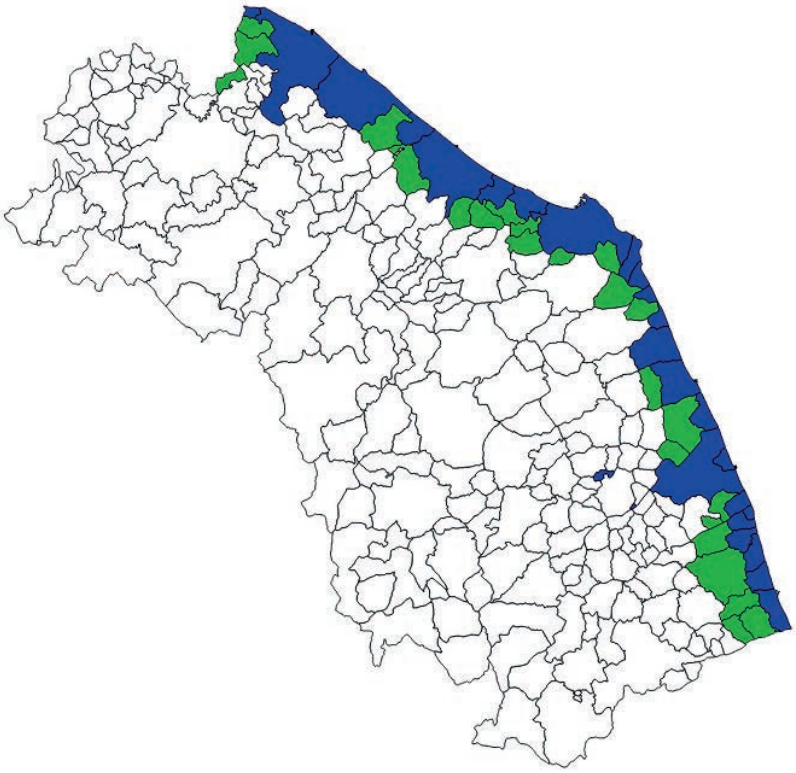
Fonte: elaborazioni Centro Studi delle Camere di Commercio Guglielmo Tagliacarne su dati Istat

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



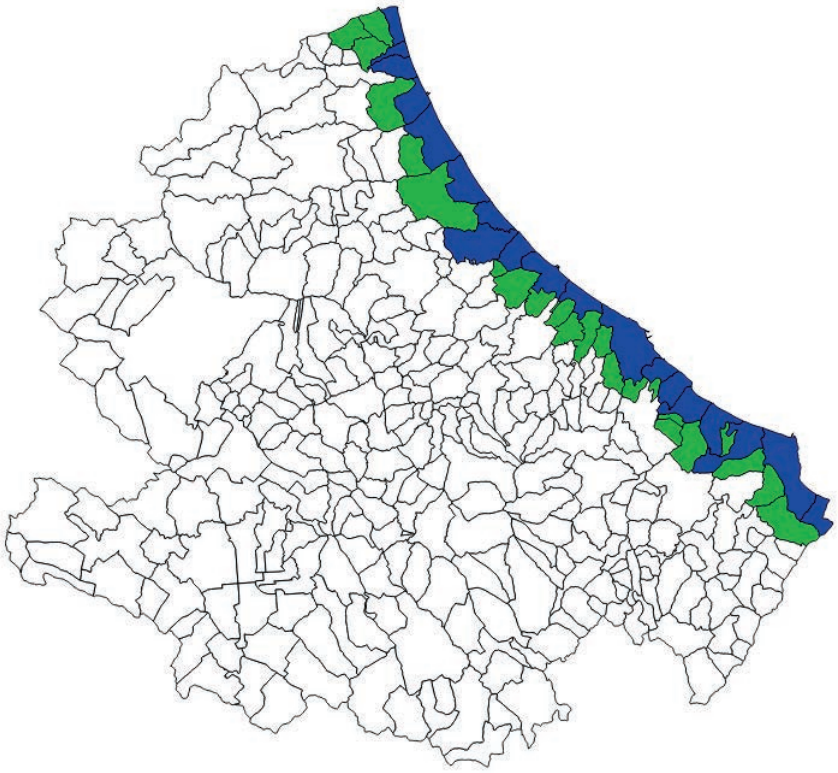
Fonte: elaborazioni Centro Studi delle Camere di Commercio Guglielmo Tagliacarne su dati Istat

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



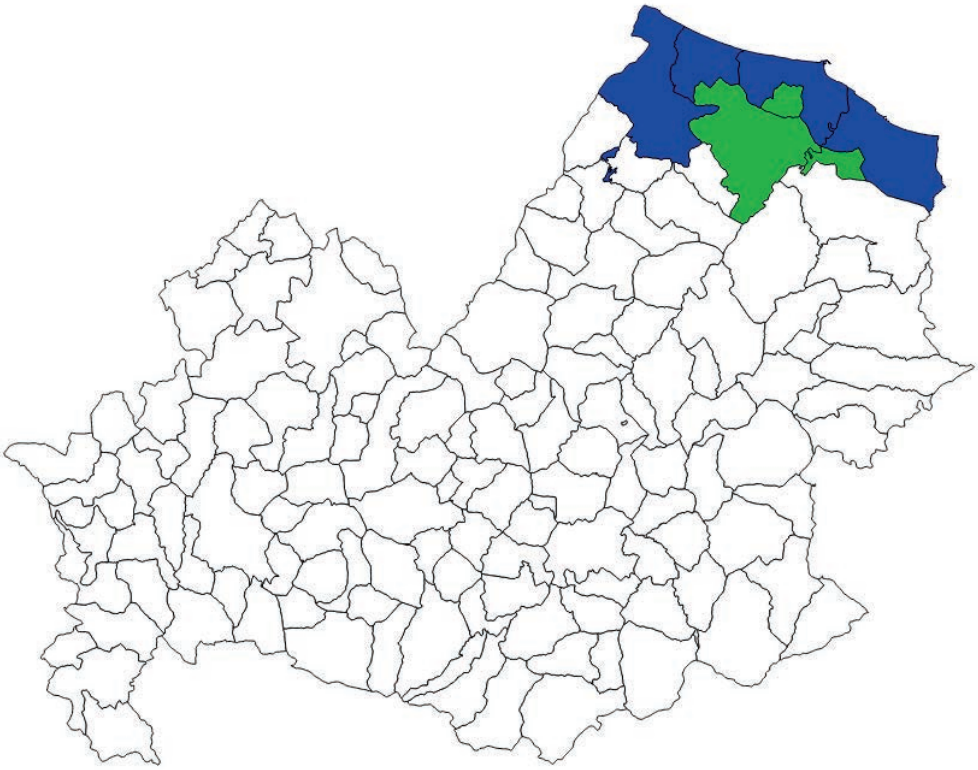
Fonte: elaborazioni Centro Studi delle Camere di Commercio Guglielmo Tagliacarne su dati Istat

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



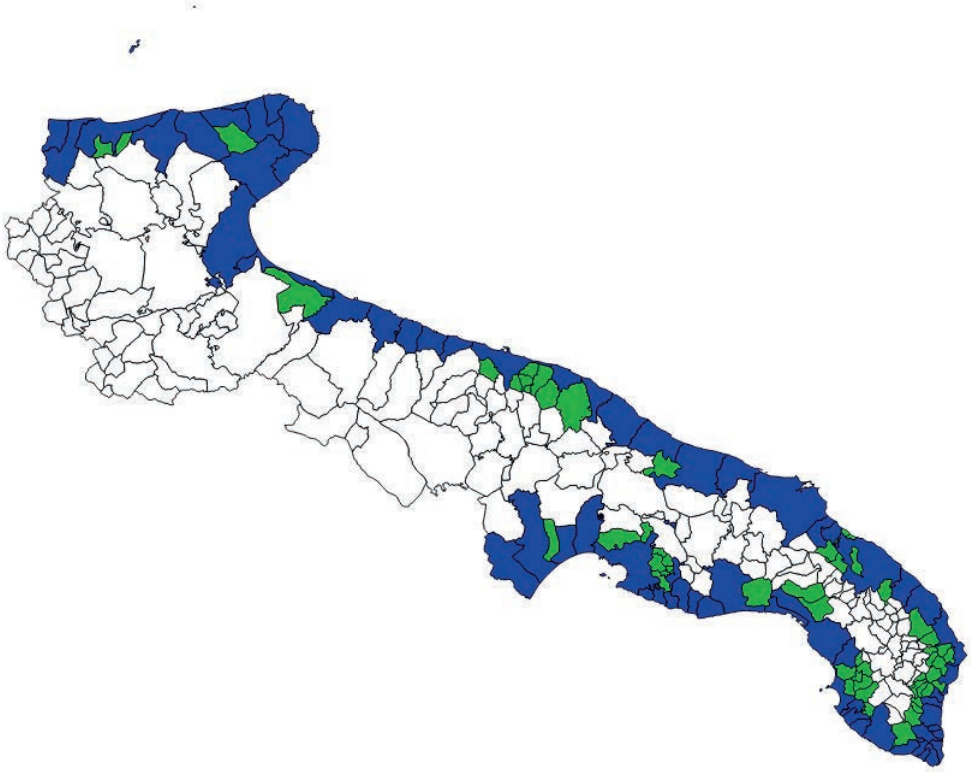
Fonte: elaborazioni Centro Studi delle Camere di Commercio Guglielmo Tagliacarne su dati Istat

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



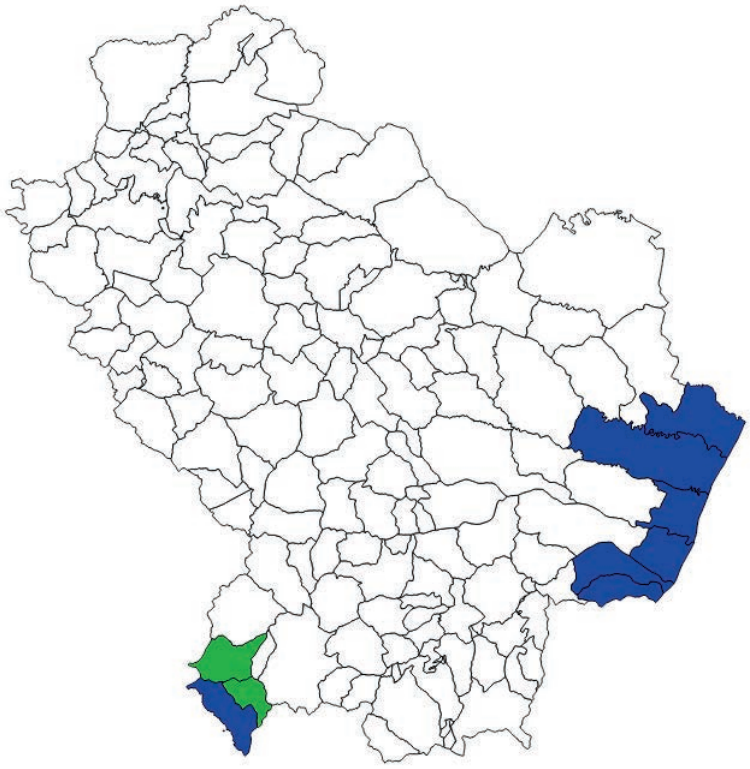
Fonte: elaborazioni Centro Studi delle Camere di Commercio Guglielmo Tagliacarne su dati Istat

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



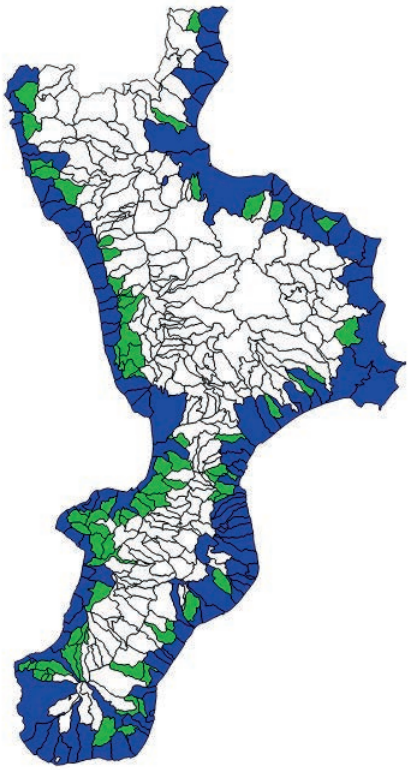
Fonte: elaborazioni Centro Studi delle Camere di Commercio Guglielmo Tagliacarne su dati Istat

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



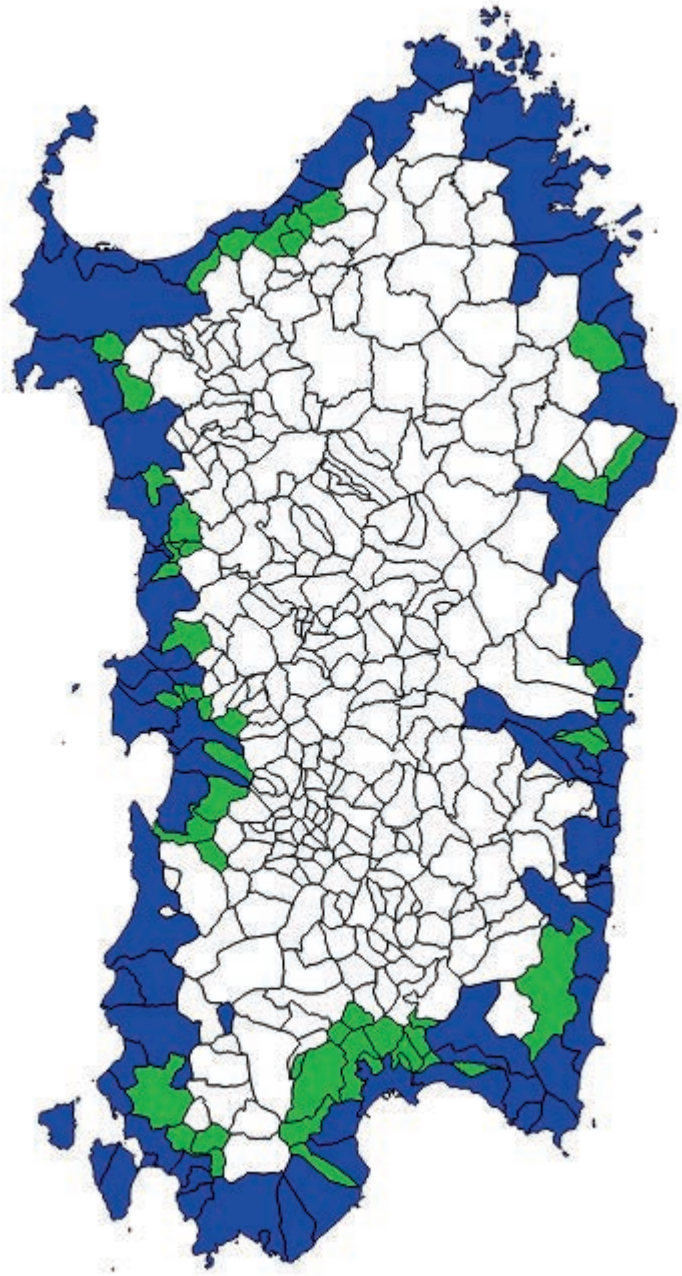
Fonte: elaborazioni Centro Studi delle Camere di Commercio Guglielmo Tagliacarne su dati Istat

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 con la citazione completa della fonte:
"XII Rapporto Economia del Mare 2024, 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 © 2024 Camera di Commercio di Frosinone Latina

Finito di stampare dalla
Tipografia Monti S.r.l. - Cisterna di Latina
nel mese di giugno 2024


BLUE FORUM ITALIA ©
NETWORK